Cena egzempl. 50 groszy

CZASOPISMO

ORGAN ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK V — Lwów, październik 1929 — ZESZYT 10 (54)

Rozporządzenie Rady Ministrów

z dnia 4 lipca 1929 r. o zaopatrzeniu emerytalnem etatowych pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" i zaopatrzeniu pozostałych po nich wdów i sierót oraz o odszkodowaniu za nieszczęśliwe wypadki.

W poprzednim numerze „Czasopisma" omówiliśmy rozporządzenie Rady Ministrów o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe", ogłoszone Dz. U. R. P. nr. 57 poz. 447.

Równocześnie z powyższem rozporządzeniem, opublikowano w wymienionym Dzienniku Ustaw rozporządzenie o zaopatrzeniu emerytalnem, które właśnie chcemy rozpatrzyć.

Rozporządzenie to wchodzi w życie z dniem 1 września 1929, a więc razem z nową pragmatyką służbową. By nikt nie łudził się, że dane przepisy porządkują i ustalają ważną sprawę zaopatrzenia pracowników na starość, zaznacza się wyraźnie już w pierwszym paragrafie, iż do czasu wprowadzenia w życie u b e z p i e c z e n i a emerytalnego pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje państwowe", ostatni mają prawo do z a o p a t r z e ń, określonych wydanem obecnie rozporządzeniem

Czeka nas zatem dalsza zmiana, a z nią świeże niespodzianki. Kiedy one nas znów zaskoczą, kto o nich zadecyduje i jak będą wyglądały, nikt nie wie tego, bo rozporządzenie o tem nie wspomina.

Omawiane rozporządzenie ustala w § 2 wysokość opłat w wymiarze 6% kwoty uposażenia i dodatków, pobieranych przez wszystkich pracowników P. K. P, na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska.

Pracownicy, zajęci stale w służbie na parowozach, oraz pracownicy, stale zajęci w służbie konduktorskiej, opłacają 9% kwoty uposażenia i dodatków.

Opłata oblicza się od uposażeń dla samotnych. Dodatki do uposażenia na obszarze Wolnego Miasta Gdańska, podlegają opłacie, o ile przyznano je tam wszystkim pracownikom z tych samych tytułów, z jakicb pobierają je pracownicy etatowi na obszarze Rzplitej.

Widzimy tedy, że znacznie podwyższono opłatę na zaopatrzenie emerytalne w stosunku do wkładki, dotychczas uiszczanej. Podwyższenie to nie wpłynęło jednak na wyższy wymiar zaopatrzenia, albo zmianę na lepsze teraźniejszych przepisów emerytalnych. Przy obecnych szczupłych, a właściwie marnych poborach pracowniczych, tak duża podwyżka jest nowym ciosem w budżet domowy, od dawna już wytrącony z równowagi.

Rozporządzenie liczy się z tem poniekąd, bo w § 46 postanawia, że od dnia wejścia w życie rozporządzenia ma się opłacać przez pierwszy rok wkładkę nie w wysokości 6%, tylko 4% (wzgl. 6% dla pracowników na parowozie i konduktorów), poczem wysokość wkładki wzrasta z każdym rokiem o dalsze $^1/_2$% tak długo, aż dojdzie do 6% (dla pracowników parowozowych i konduktorów 9%) uposażenia dla samotnych.

§ 3 postanawia, iż przy ustalaniu wysługi emerytalnej, czas, spędzony — przed wejściem w życie rozporządzenia — na służbie kolejowej, państwowej, względnie na kolejach prywatnych, bez względu na to, czy były to koleje państw zaborczych czy w Polsce, zalicza się w całości do wysługi, o ile opłacano go obowiązującemi wówczas wkładkami ubezpieczeniowemi, a wkładek tych nie odebrano, względnie dany pracownik nie pobiera już emerytury z powyższego tytułu.

Czas, przebyty w wojsku polskiem, a mianowicie w służbie czynnej, na ćwiczeniach oraz w okre-

sie mobilizacji lub częściowego uzupełnienia do stopy wojennej, zalicza się do wysługi emerytalnej bez opłaty.

O ileby dany pracownik żądał policzenia do emerytury lat, spędzonych w służbie przed wejściem w życie rozporządzenia, a nie opłacanych wtedy obowiązującemi wkładkami, może uzyskać to zaliczenie, jednak za opłatą należytości za odnośne lata wraz z 6% odsetkami składanemi, przyczem zaliczenie następuje dopiero po zupełnej opłacie w mowie będącej należytości.

Studja w wyższych zakładach naukowych, zakończone przepisanemi egzaminami, zalicza się do wysługi emerytalnej za uiszczeniem wyżej opisanej należytości dodatkowej, jednakże nie więcej niż 4 lata i tylko wówczas, gdy czas studjów nie przypada na czas służby.

W myśl przepisów § 49 postanowienia te nie dotyczą pozostających obecnie w służbie na P. K. P. pracowników, t. j. tych, którzy przed wejściem w życie rozporządzenia studja wyższe ukończyli. Tym dolicza się do wysługi emerytalnej czas studjów (najwyżej 4 lata) bez opłaty dodatkowej.

Możność opłaty dodatkowej za czas niezaliczony, pozostawiono również wdowom i sierotom po pracownikach.

W razie, gdyby dany pracownik, wdowa lub sierota po nim, zobowiązali się do opłaty celem zaliczenia lat, później jednak przed zupełnem spłaceniem należytości z zaliczenia tego zrezygnowali, zwraca im się wpłaconą kwotę.

Do wysługi emerytalnej nie wlicza się czasu, spędzonego na urlopie bezpłatnym. Wyjątek stanowi urlop dla piastowania mandatu poselskiego lub senatorskiego, sprawowania czynności w Związkach zawodowych lub kooperatywach, wtedy atoli, gdy urlopowany pracownik uiszczał przez czas bezpłatnego urlopu wkładki miesięczne, przewidziane rozporządzeniem, względnie wyrównał je najpóźniej w 9 miesięcy po ukończeniu urlopu.

§ 4 zobowiązuje „Przedsiębiorstwo Polskich Kolei Państwowych“ do wydania każdemu pracownikowi zaświadczenia, stwierdzającego, od jakiej daty liczy mu się nieprzerwanie wysługa emerytalna.

Z funduszów państwowych można pobierać tylko jedno zaopatrzenie emerytalne, wdowie i sierocie. Zaopatrzenie emerytalne, wdowie i sieroce, wypłaca się każdego miesiąca z góry.

Na obszarze Wolnego Miasta Gdańska wypłaca się te zaopatrzenia w walucie gdańskiej. W razie przesiedlenia się na obszar Rzeczypospolitej Polskiej zaopatrzenie podlega przerachowaniu według zasad, obowiązujących dla pracowników, zatrudnionych w Polsce.

Ważne jest postanowienie § 8, w myśl którego ogólne zmiany uposażenia kolejowych pracowników etatowych, lub wysokości zaliczalnych do emerytury dodatków, przyznanie nowych dodatków policzalnych do emerytury lub wstrzymanie ich — będzie się stosować do zaopatrzeń emerytalnych wdowich i sierocych.

Otwiera to możność korzystania emerytom, wdowom i sierotom z ewentualnych podwyżek uposażenia względnie dodatków, na równi z pracownikami w służbie czynnej.

Na zmianę wysokości zaopatrzenia nie mają wpływu zmiany uposażenia względnie dodatków, spowodowanych jedynie przeszeregowaniem poszczególnych stanowisk.

Dodatek ekonomiczny przyznaje się emerytowi tylko za żonę.

§ 9 traktuje o zapowiedzeniu wzgl. zajęciu zaopatrzeń emerytalnych, wdowich i sierocych przez sąd, czy administrację z tytułu należności Skarbu Państwa.

Wysokość zapowiedzenia wzgl. zajęcia wynosi dla alimentów $^2/_5$, dla należytości Skarbu Państwa $^1/_5$ zaopatrzenia. Pośmiertne, wzgl. kwota, należna tytułem zwrotu kosztów pogrzebu, nie podlega żadnemu zajęciu ani zapowiedzeniu.

Przeciw wszelkim orzeczeniom, wydanym w sprawach zaopatrzenia, przysługuje pracownikowi, wdowie i sierocie prawo odwołania do dni 30, licząc od dnia doręczenia orzeczenia. Tu zwracamy kolegom uwagę na skrupulatne sprawdzanie zaświadczeń o zaliczeniu wysługi emerytalnej, które może być niewłaściwie lub błędnie obliczone.

Rozdział II. rozporządzenia traktuje o zaopatrzeniu emerytalnem.

Do zaopatrzenia tego posiada prawo pracownik etatowy, który:

1) ukończył 60 lat życia i ma conajmniej 10 lat wysługi emerytalnej;

2) bez względu na wiek, jeżeli ma 35 lat wysługi emerytalnej;

3) jeśli rozwiązano z pracownikiem stosunek służbowy z powodu niezdolności fizycznej lub umysłowej, a dany pracownik ma conajmniej 5 lat wysługi emerytalnej;

4) bez względu na ilość lat wysługi emerytalnej, jeżeli pracownik stał się niezdolnym do służby wskutek nieszczęśliwego wypadku, w służbie przez pracownika rozmyślnie nie spowodowanego;

5) jeżeli rozwiązano z pracownikiem stosunek służbowy z jakiegokolwiek innego powodu, a dotyczący miał najmniej 10 lat wysługi emerytalnej.

Wyjątek w tym wypadku stanowi wydalenie za karę, które w myśl niesłusznych i bezprawnych postanowień pragmatyki służbowej, pociąga za sobą utratę zaopatrzenia emerytalnego.

Nowością, i to niezwykłą, jest postanowienie, iż o ile rozwiązano stosunek służbowy z pracownikiem, który nie nabył jeszcze prawa do zaopatrzenia emerytalnego, nie zwraca się mu wkładek uiszczonych, lecz przekazuje się je „właściwej instancji ubezpieczeniowej“ celem zaliczenia interesowanemu odpowiedniego okresu ubezpieczenia, zgodnie z przepisami, które ustali rozporządzenie Ministra Pracy i Opieki Społecznej, wydane w porozumieniu z Ministrem Komunikacji, o ileby dany pracownik do trzech lat po rozwiązaniu z nim stosunku służbowego podjął pracę, uzasadniającą ustawowy obowiązek ubezpieczenia od wypadku, niezdolności do pracy i t. p.

Krócej ujmując sprawę, znaczy to, że wkładki, uiszczane na zaopatrzenie emerytalne, będą oddane jakiejś nieznanej narazie instytucji na rachunek pracownika, by ten, objąwszy kiedyś inną pracę, miał już opłacone lata, przebyte przy kolei.

Omawiany § nie określa, co dzieje się z temi wkładkami, gdy pracownik do lat 3-ch żadnej do ubezpieczenia obowiązującej pracy nie znajdzie, czy nie podejmie.

Ten rodzaj kurateli nad wolnym obywatelem,

dysponowanie jego własnością, jakkolwiek ma dobre strony, nie wydaje się dość przemyślanym i kto wie, czy zgodny z prawem. Ponadto § 18 przewiduje odprawę, którą pracownik może podjąć przy rozwiązaniu z nim stosunku służbowego. Gdy więc odprawa zostanie wypłaconą, P. K. P. nie ma co składać do instytucji ubezpieczeniowej, czyli jedni pracownicy będą traktowani inaczej niż drudzy.

§ 13 określa wymiar zaopatrzeń. Za okres 10 lat wysługi zaopatrzenie wynosi 40% ostatnio posiadanego uposażenia i zaliczalnych dodatków według wymiaru dla samotnego, ewentualnie dodatku ekonomicznego na żonę. Za każdy dalszy rok wysługi, zaopatrzenie wzrasta o 2·4%, tak, że po wysłużeniu lat 35, osiąga 100%, czyli pełne zaopatrzenie emerytalne.

Ułamków roku, wynoszących 6 miesięcy lub poniżej, nie uwzględnia się przy zaliczeniu; ułamki powyżej 6 miesięcy liczy się jako pełny rok.

Pracownik, z którym rozwiązano stosunek służbowy na podstawie fizycznej lub umysłowej niezdolności, wzgl. z powodu nieszczęśliwego wypadku, otrzymuje 50% zaopatrzenia, chociażby nie miał jeszcze 15 lat służby. Zaopatrzenie emerytalne wypłaca się od dnia, następującego po dniu zatrzymania wypłaty uposażenia za służbę czynną.

Emeryt, który przed osiągnięciem 35 lat służby przeszedł na emeryturę, jest obowiązany do jawienia się na żądanie przedsiębiorstwa do oględzin lekarskich. W razie powołania emeryta do ponownej służby, ma on otrzymać stanowisko nie niższe od poprzednio zajmowanego.

Prawo do zaopatrzenia gaśnie:

1) w razie śmierci emeryta;

2) w razie utraty obywatelstwa polskiego lub Wolnego Miasta Gdańska;

3) w razie ukarania wyrokiem sądowym, powodującego utratę zdolności piastowania urzędów publicznych;

4) w razie wstąpienia do klasztoru;

5) w wypadku, gdy emeryt, ponownie do służby powołany, (ten, który nie miał 35 lat służby) do dni 30 do służby się nie zgłosi;

6) w razie przyjęcia emeryta na stałą służbę kolejową lub państwową.

Wypłatę zaopatrzenia emerytalnego można wstrzymać:

1) na czas przebywania ponad 6 miesięcy poza granicami Państwa, o ile Minister Skarbu nie udzieli na taki pobyt zezwolenia;

3) na czas przebywania w państwowym lub samorządowym zakładzie dla umysłowo chorych. Z chwilą ustania jednej z powyższych przyczyn, wypłata zaopatrzenia emerytalnego staje się znów płynną.

W razie rozwiązania stosunku służbowego z pracownikiem, który nie nabył jeszcze prawa do emerytury, może on na żądanie otrzymać odprawę, przyczem za każdy pełny rok służby wypłaca się kwotę, przyjętą za podstawę obliczenia wymiaru zaopatrzenia.

Rozdział III. traktuje o wdowiem zaopatrzeniu. Zaopatrzenie to należy się:

1) wdowie po emerycie;

2) wdowie po pracowniku, który miał najmniej 5 lat służby;

3) wdowie po pracowniku bez względu na ilość lat służby, o ile zginął w służbie w nieszczęśliwym wypadku.

Do zaopatrzenia wdowiego nie mają prawa wdowy, które:

1) W dniu śmierci męża nie żyły z nim we wspólności małżeńskiej;

2) zawarły związek małżeński w ciągu ostatnich 6 miesięcy przed śmiercią pracownika, o ile ten w wymienionym okresie nie pełnił służby z powodu choroby.

3) zawarła związek małżeński z emerytem.

Wymiar zaopatrzenia wdowiego wynosi 50% zaopatrzenia emerytalnego, które w chwili śmierci należałoby się pracownikowi. Termin rozpoczęcia wypłaty zaopatrzenia wdowiego, zgaśnięcie prawa do zaopatrzenia, względnie wstrzymanie wypłaty tegoż, są analogiczne jak przy zaopatrzeniu emerytalnem.

Żonie emeryta, umieszczonego w państwowym lub samorządowym zakładzie dla obłąkanych, żonie emeryta zaginionego bez wieści, względnie skazanego sądownie za czyn, pozbawiający go prawa piastowania urzędów państwowych, może być przyznany zasiłek nie wyższy, niż ewentualne zaopatrzenie wdowie.

§ 27 postanawia, że wdowa, która nie nabyła prawa do zaopatrzenia wdowiego, otrzymuje jednorazową odprawę w wysokości sześciokrotnej kwoty, przyjętej za podstawę wymiaru emerytalnego zmarłego męża. Wdowa może otrzymać na żądanie, wzamian za wypłatę zaopatrzenia, jednorazową odprawę w wysokości jednorocznego zaopatrzenia wdowiego.

Taką samą odprawę otrzymuje wdowa w razie powtórnego zawarcia związku małżeńskiego.

Zaopatrzenia sieroce regulują postanowienia Rozdziału IV.

Zaopatrzenie na każdą sierotę wynosi 25% zaopatrzenia wdowiego, nie więcej jednak, jak 100% tego zaopatrzenia (4 dzieci). W wypadku, gdy sieroty pozostają bez matki, zaopatrzenie na każdą sierotę wynosi $^1/_3$ emerytalnego zaopatrzenia zmarłego ojca, nie więcej wszakże aniżeli 100% tego zaopatrzenia (3 dzieci).

Prawo do zaopatrzenia sierocego uznaje się na podobnych zasadach, co prawo do zaopatrzenia wdów.

Podobne są też postanowienia, dotyczące terminu rozpoczęcia wypłat, zgaśnięcia prawa, względnie wstrzymania wypłaty zaopatrzenia.

Powyżej 18 lat wieku sierota może pobierać zaopatrzenie:

1) jeśli z powodu choroby lub ułomności nie może zarobkować;

2) odbywa studja w zakładach naukowych (najwyżej do ukończenia 24 roku życia). Sieroty po pracowniku, który nie nabył jeszcze prawa emerytury, otrzymują niepodzielnie sześciokrotną kwotę, stanowiącą podstawę do obliczenia emerytury, jako odprawę.

Rozdział V postanawia, że za emerytów, pozostających w leczeniu w państwowych i samorządowych zakładach dla umysłowo chorych, przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe“ ponosi koszta leczenia.

Emeryci korzystają z ulg w państwowych zakładach leczniczych na równi z pracownikami, pozostającymi w służbie czynnej.

Prawo korzystania emerytów z ulg w zakresie przejazdów państwowemi środkami komunikacyjnemi, ureguluje osobne rozporządzenie Ministra Komunikacji. Emerytowi przysługuje prawo zwrotu kosztów jednorazowego przesiedlenia w wysokości, należnej pracownikom w służbie czynnej.

Podobne prawo przysługuje wdowie, względnie sierotom po pracowniku tak czynnym jak i emerycie, o ile ten ostatni nie został już odszkodowany za przesiedlenie.

Pośmiertne, należne wdowie po emerycie, wynosi trzymiesięczną kwotę zaopatrzenia emerytalnego, w razie braku wdowy, pośmiertne należy się dzieciom (sierotom), o ile nie przekroczyły 18 roku życia.

W braku powyższych osób, wypłaca się udowodnione koszty pogrzebu osobom, które zajęły się pogrzebem, a zmarły emeryt nie pozostawił majątku, wystarczającego na pokrycie tych kosztów.

Rozdział VI. reguluje sprawę odszkodowań za nieszczęśliwe wypadki.

Postanawia on, że pracownik, który stał się niezdolny do pełnienia obowiązków wskutek nieszczęśliwego wypadku w czasie pełnienia służby i utracił możność zarobkowania, ma prawo do żądania odszkodowania, które wynosi: przy 100% utracie zdolności 60% zaopatrzenia emerytalnego.

Przy mniejszej utracie zdolności zarobkowania, należy się ta część sześćdziesięcio-procentowego odszkodowania, jaka wypada ze stosunku procentowego niezdolności — do całkowitej niezdolności.

Prawo to pracownik traci, o ile wypadek spowodował rozmyślnie lub przez popełnienie karygodnego czynu. Odszkodowanie wypłaca się niezależnie od przypadającego zaopatrzenia emerytalnego. Przedsiębiorstwo „Polskie Koleje Państwowe“ ma prawo poddawać uszkodzonego w pierwszych trzech latach oględzinom lekarskim według własnego uznania, w następnych 3-ch latach najwyżej raz do roku. Po tym okresie najwyżej raz na trzy lata.

W razie zwiększenia się lub zmniejszenia stopnia niezdolności, zmienia się odpowiednio wysokość odszkodowania.

Pracownikowi, wstrzymującemu się od poddania badaniu lekarskiemu, zastanawia się wypłatę odszkowania. Rozporządzenie nie określa, kto decyduje o stopniu niezdolności, czy komisja czy lekarz jednostkowy, a w danym wypadku, czy lekarz rejonowy czy też Naczelnik Wydziału sanitarnego. Są to przecież rzeczy zasadnicze!

Wdowie po pracowniku, który zmarł wskutek nieszczęśliwego wypadku w służbie, rozporządzenie przyznaje prawo do 35% sześćdziesięcio-procentowego odszkodowania, jakie należałoby się mężowi. Wzamian za pobierane odszkodowanie wdowa może otrzymać jednorazową odprawę w wysokości jednorocznej kwoty odszkodowania.

Sieroty po pracowniku, który zginął w nieszczęśliwym wypadku, mogą otrzymać odszkodowanie, wynoszące 10% sześćdziesięcio procentowej kwoty odszkodowania za każde dziecko. Łączna kwota nie może jednak przenosić 70%.

Odszkodowanie to wypłaca się dzieciom do lat 18.

Krewni mają prawo do odszkodowania w łącznej kwocie 20% odszkodowania sześćdziesięcio-procentowego.

W postanowieniach przejściowych rozporządzenie stwierdza, że pracownikom, do których odnosiły siu przepisy z dnia 11 grudnia 1923 i z dnia 13 lutego 1924 (Dz. U. R. P. nr. 6 i nr. 18 z roku 1924), zalicza się czas wysługi emerytalnej do wejścia w życie niniejszego rozporządzenia bez żadnych dalszych opłat.

Ponadto zalicza się bezpłatnie do wysługi emerytalnej czas, spędzony w państwowej służbie kolejowej oraz polskiej służbie plebiscytowej na ziemiach byłego zaboru pruskiego od 1 listopada 1918 do czasu faktycznego objęcia tych ziem przez Rzplitą Polską, dalej od tegoż dnia czas, spędzony w służbie kolejowej na terenie województwa lwowskiego, stanisławowskiego i tarnopolskiego do czasu objęcia tamtejszych linji przez administrację polską, jak również czas, spędzony na służbie na obszarze Litwy Środkowej przez cały okres jej istnienia.

Ważne jest postanowienie § 52, określające, że pracownikom, którzy przed wejściem w życie rozporządzenia byli etatowymi pracownikami, a z którymi po conajmniej 10-letniej służbie rozwiązano stosunek służbowy z powodu fizycznej lub umysłowej niezdolności do pełnienia obowiązków, będzie się doliczać przy wymiarze zaopatrzenia emerytalnego 10 lat, jeśli utrata zdolności wynosi najmniej 95% zdolności zarobkowania.

Emeryci, wdowy i sieroty, pobierający z chwilą wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zaopatrzenie emerytalne, zyskują te wszystkie prawa, jakie rozporządzenie przewiduje, przyczem nastąpi przerachowanie, do którego przyjmuje się jako podstawę:

1) okres wysługi emerytalnej;

2) uposażenie tej grupy, jaka w dniu wejścia w życie rozporządzenia należałaby się pracownikowi odpowiednio do zajmowanego stanowiska.

Odnośny paragraf zawiera w dalszym ciągu szczegółowe postanowienia, dotyczące przerachowania uposażeń względnie dodatków, oraz przepisy, przyznające zaopatrzenie tym emerytom, wdowom i sierotom byłych państw zaborczych, którzy z powodu niezgłoszenia w ustawowym terminie swych praw do zaopatrzenia, utracili to prawo przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia.

* *
*

Biorąc całokształt rozporządzenia pod ocenę, musi się przyznać, że rozporządzenie o zaopatrzeniu emerytalnem wypadło naogół dobrze, ujęto je liberalnie, w stosunku do pracowników życzliwie.

Gdyby nie postanowienia, wynikające logicznie z odnośnych paragrafów pragmatyki, dla pracowników wprost nie do przyjęcia, nie możnaby zarzucić prawie niczego treści rozporządzenia.

Na jedno tylko ważne i zasadnicze niedomówienie należy zwrócić uwagę. Rozporządzenie nie wspomina nic, czy z wkładek emerytalnych utworzony będzie oddzielny fundusz, czy też wejdą one w budżet ogólny przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe“.

Jest to sprawa wprost zasadnicza i nią będziemy się musieli jeszcze zająć.

Rozporządzenie Ministra Komunikacji

z dnia 26 sierpnia 1929 r. o zakresie opieki lekarskiej i środków leczniczych dla pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe.

W Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej nr. 62 z dnia 31 sierpnia 1929 r. Poz. 485, ogłoszono rozporządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Pracy i Opieki społecznej, w sprawie lecznictwa pracowników kolejowych.

Rozporządzenie to, wchodzące w życie z dniem 1 września 1929, postanawia, że pracownikom etatowym, kandydatom na takich pracowników i pracownikom nieetatowym, oraz członkom ich rodzin przysługuje pomoc lekarska.

Jako członków rodziny uważa się:

1. żonę pracownika, o ile ona sama nie pobiera uposażenia lub zaopatrzenia z instytucji państwowej, nie żyje z mężem w separacji, względnie o ile tak, to mąż obowiązany jest do płacenia jej alimentów;

2. męża kobiety, będącej pracownikiem kolejowym, jeżeli ten (mąż) jest niezdolny do zarobkowania i pozostaje na zupełnem utrzymaniu żony;

3. dzieci ślubne i uprawnione, do lat 18, jeśli przebywają na studjach, do lat 24, względnie dłużej, o ile z powodu ułomności nie są zdolne do zarobkowania.

Pomoc lekarska przysługuje od pierwszego dnia choroby i obowiązuje nawet na wypadek zwolnienia ze służby, przez cały czas choroby, najdłużej jednak — wliczając w to ewentualny urlop pracowników etatowych i kandydatów — przez 1 rok; dla pozostałych pracowników przez 39 tygodni.

Na ewentualne przedłużenie tych okresów zezwolić może Minister Komunikacji.

Pomoc lekarska dla pracowników obejmuje:

1. bezpłatną poradę lekarską;

2. dostarczanie lekarstw i środków opatrunkowych za opłatą 25% ceny według taksy urzędowej oraz środków leczniczych, służących do przywrócenia zdrowia i zdolności zarobkowania;

3. leczenie w zakładach leczniczych za opłatą 15% taksy szpitalnej dla osób, mających rodzinę; za opłatą 30% dla osób samotnych;

4. kąpiele i zabiegi balneoterapeutyczne w państwowych zakładach zdrojowych za opłatą 50% ceny;

5. zapomogi pieniężne w razie potrzeby leczenia klimatycznego;

6. w razie porodu pracownicy.

Dla członków rodzin obejmuje pomoc lekarska:

1. bezpłatną poradę lekarską jak dla pracowników;

2. dostarczanie lekarstw jak dla pracowników z tem ograniczeniem, że koszt za dostarczane środki przeciw kalectwu i t. p. nie może przekraczać rocznie 50 zł. dla każdego członka rodziny;

3. leczenie w zakładach, najdłużej jednak przez 13 tygodni za opłatą 15% taksy;

4. zapomogi pieniężne w razie konieczności leczenia klimatycznego;

5. pomoc położniczą dla żony pracownika.

Pomocy lekarskiej udzielają lekarze kolejowi z reguły w przychodniach względnie lokalach ordynacyjnych lekarzy rejonowych; w razie zaś obłożnej choroby w domu chorego, jeśli pracownik względnie jego rodzina mieszka w odległości najwyżej 4 km od toru kolejowego.

W razie konieczności leczenia przez specjalistę — lekarz rejonowy kieruje chorego do specjalisty. W wypadkach nagłych, gdy przybycie lekarza kolejowego jest niemożliwe, można wezwać lekarza prywatnego. Koszt jego ponosi P. K. P. tylko za pierwszą wizytę.

O wezwaniu lekarza prywatnego należy zawiadomić do 24 godzin lekarza rejonowego, który sprawdza nagłość wypadku. Lekarz prywatny otrzymuje opłatę według taryfy urzędowej. Przy zasięganiu porady, pracownik lub członek rodziny, mający ponad 10 lat życia, winien wylegitymować się kartą tożsamości osoby.

Leczenie zakładowe może odbywać się tylko w szpitalach z tem, że pracownikom od IX. grupy uposażenia wzwyż należy się klasa II., pozostałym III. W razie samowolnego użycia przez chorego klasy wyższej, P. K. P. opłaca 85% względnie 75% taksy szpitalnej według należnej klasy.

W zakładach prywatnych pracownik może być umieszczony tylko w wyjątkowych wypadkach, przyczem P. K. P. zwraca jedynie koszty, przewidziane w szpitalach. Zastanawia, dlaczego nawet w tym razie, w którym P. K. P. niczego więcej nie świadczy, aż wyjątkowy wypadek może decydować o ulokowaniu chorego w zakładzie prywatnym.

Zapomogi na leczenie klimatyczne może wydawać odnośna Dyrekcja okręgowa na podstawie orzeczenia rejonowego lekarza (a więc nie musi; nawet w razie nieodzownej potrzeby!). Zapomogę udziela się najwyżej na okres 3 miesięczny, przyczem do obliczenia jej wysokości służy taksa szpitala publicznego, leżącego w danem województwie.

Wypłata zapom gi następuje dopiero po powrocie chorego. W wyjątkowych wypadkach może być wypłacona zaliczka, nie wyższa, niż 35% przyznanej zapomogi.

Zamiast zapomóg, P. K. P. ma prawo umieścić chorego w wyznaczonym przez siebie sanatorjum lub pensjonacie.

Pracownicy, potrzebujący leczenia z powodu nieszczęśliwego wypadku w służbie, mają prawo korzystania z pomocy aż do zupełnego wyleczenia.

W razie stwierdzenia nieuzasadnionego wezwania lekarza, pracownik ponosi koszt wezwania według taksy urzędowej.

To są wszystkie postanowienia rozporządzenia. Tyle w niem braków i niejasności, że robi wrażenie elaboratu na prędce, na kolanie pisanego.

Nigdzie niema określonych kompetencji, decyzji w odnośnych wypadkach, pełno wątpliwości, które ujawnią się w praktyce.

Rozporządzenie jest marnie obmyślane, zostawia duże pole do samowoli lekarzy, nie pozwala na wybór lekarza, co było najważniejszym postulatem pracowników.

Przy tej sposobności wyrażamy nadzieję, że może wreszcie P. K. P. zdecyduje się ustalić jakiś możliwy porządek przyjęć chorych w przychodniach,

te zaś upodobni choćby trochę do lokali dla ludzi. Dziś niektóre z nich robią wrażenie analogiczne jak nieraz szpitale publiczne, a które „vox populi“ określa słowem „mordownie“!

Żywimy nadzieję, że pouczenia, jakie M. K. wyda w związku z rozporządzeniem o leczeniu, naprawią braki samego rozporządzenia!

* * *

Tak więc po latach bezczynności i kunktatorstwa, nagle, w gorączkowym wprost pośpiechu obdarzono nas w ciągu kilku tygodni aż trzema rozporządzeniami w sprawach istotnych i zasadniczych.

W wielu wypadkach rozporządzenia noszą naprawdę cechy „gorączki“ i wymagać będą sumiennego zbadania i leczenia!

Zabiegi te — mamy nadzieję — zechcą rozpocząć szybko właściwe czynniki w porozumieniu z reprezentacją pracowników, conajmniej na równi z przedsiębiorstwem sprawą zainteresowanych.

Dochodzą nas słuchy, iż w M. K. kuje się nową rzecz: rozporządzenie o przeszeregowaniu i wyposażeniu pracowników kolejowych.

Nikt nic konkretnego nie chce o tem wiedzieć, i niczego nie zdradza. Czyżby to był także nowy pomysł zaskoczenia kolejarstwa „faktem dokonanym“, oczywiście z niewielką troską o nasze dobro?!

Zarząd Główny Związku wydał polecenie jaknajrychlejszego zwołania Walnych Zgromadzeń wszystkich Kół miejscowych celem zajęcia stanowiska wobec nowych wydanych i czekających nas rozporządzeń.

Niech na tych zebraniach nie braknie nikogo, niechaj głos wszystkich członków Z. U. P. dojdzie tam, gdzie należy, jako poparcie usiłowań Z. G. o konieczną zmianę niektórych postanowień, które nie licują zupełnie z dobą demokratycznego życia europejskiego, a trącą mocno ...dalekim... wschodem!

Głosy prasy kolejarskiej o pragmatyce

Jakie jest nasze (Z. U. P.) zdanie o świeżo wydanej przez Rząd pragmatyce służbowej dla kolejarzy, wyłuszczyliśmy w „Czasopiśmie“ za sierpień—wrzesień r. 1929 (zeszyt Nr. 51—52). Rozumie się, omówiliśmy tylko najważniejsze i naistotniejsze paragrafy danego rozporządzenia, gdyż wkraczająca w szczegóły i wyczerpująca krytyka całości, wymagałaby sporo miejsca. Naogół rzecz biorąc, ustosunkowaliśmy się do nowych przepisów służbowych z ogromną rezerwą, wskazawszy bez osłonek na ciemne plamy jednostronnie narzuconych kolejnictwu postanowień.

Z kolei chcielibyśmy przedstawić Kolegom opinję innych organów kolejarskiej prasy zawodowej o pragmatyce, osobliwie zaś prasy wielkich Związków ogólnych. I tak:

„Głos Kolejowca“, pismo Z. K. P., w Nr. 10, z 1. września br. określa postanowienia nowej pragmatyki służbowej jako „niesłychane“, pogarszające w wysoce krzywdzący sposób, a w licznych wypadkach przekreślające dotychczasowy stan posiadania w zakresie praw i obowiązków pracowników kolejowych.

Pozatem organ ten krytykując w owym numerze artykuł niejakiego pana B. z półurzędowego tygodnika „Przemysł i Handel“, artykuł, wyrażający półoficjalną opinję sfer ministerjalnych o pragmatyce, konkluduje niedwuznacznie:

„trzeba było wprowadzić ułatwienie zwalniania ze służby, zaostrzyć gilotynę redukcyjną, bo inaczej M. K. nie mogłoby prowadzić przedsiębiorstwa na zasadach handlowych, realizować postępów technicznych, których najwidoczniej nie jest zdolne inaczej pojąć, jak tylko równolegle z usuwaniem ludzi pracy na bruk, na poniewierkę“.

„Kolejarz Związkowiec“, organ Z. Z. K. w Nr. 25 (281) z 1 września 1929 r. w art. p. t. „Przeciw kolejarzom“, mówi dosłownie:

„nowe przepisy służbowe, decydujące o prawach i obowiązkach, zostały kolejarzom poprostu narzucone, i to w tej formie, że prawie nad wszystkiemi poprawkami Związków, a więc nad postulatami ogółu pracowników kolejowych, przechodzi się obojętnie do porządku dziennego.“

A następnie powiada tak:

„cała pragmatyka nastawiona jest w ten sposób, że czyni z kolejarzy poprostu pańszczyźnianych niewolników, zależnych w zupełności od kaprysu administracji.“

„cała pragmatyka roi się od postanowień dla kolejarzy wręcz fatalnych.“

„z góry jednakże możemy zapowiedzieć, że takich drakońskich i policyjnych przepisów służbowych masy kolejarskie narzucić sobie nie dadzą. Ostatnie w tej kwestji słowo wypowie Sejm, którego głos znaczyć musi więcej, aniżeli rozporządzenie.“

„Konduktor“, organ zawodow. Związku drużyn konduktorskich, w Nr. 17, z 1. IX. 1929 r., poddając ogólnej krytyce rozporządzenie o pragmatyce i zaopatrzeniu emerytalnem, powiada m. i. dosłownie tak:

„nie możemy powstrzymać się od twierdzenia, że oba prawa były tworzone bez uwzględnienia arytmetyki życiowej, tudzież głębszej znajomości polityki rezultatów. Ostatnie dwa rozporządzenia utworzone zostały po linji jednostronnego posłuchu bez uwzględnienia psychologji, jaką bez wątpienia wytworzą i o której zapomniano, że jest najważniejszym czynnikiem wydajności.“

O samych zaś przepisach służbowych „Konduktor“ zauważa, iż nie wyeliminowały one z życia pracowniczego na P. K. P. charakteru tymczasowości,

lecz owszem pogłębiły ją w szeregu postanowień, aż do uzależnienia trwałości stosunku od dobrej woli naczelnika służbowego. Szereg kwestji o niejednokrotnie doniosłem znaczeniu nie zostało rozstrzygniętych w przepisach, a przekazanych do rozstrzygnięcia Ministrowi Komunikacji, co nadaje przepisom illuzoryczność — co do trwałości ich norm i postanowień.

Jak wynika z przytoczonych wyżej opinji organów zawodowej prasy kolejarzy, ogół kolejarski odnosi się do nowej pragmatyki bardzo krytycznie. Mimowoli odbiera się wrażenie, że te t. zw. przepisy służbowe sfabrykowano po to, aby na ich podstawie przeprowadzić istotnie jakąś „czystkę“ na P. K. P., a nie celem trwałego uregulowania na dłuższy przeciąg czasu stosunków służbowych pracowników do przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe na zasadach sprawiedliwości. Brak najważniejszego momentu przy tworzeniu rzeczonej pragmatyki tj. obopólnego porozumienia między pracodawcą a pracobiorcą, będzie zawsze ową najciemniejszą plamą na postanowieniach danego rozporządzenia i wcześniej czy później, a w każdym razie w niedługim czasie, musi doprowadzić do gruntownej rewizji jednostronnych przepisów. Świadczą o tem, prócz przytoczonych głosów prasy, odbywane w całym kraju masowe wiece kolejarskie, na których zapadają ostre uchwały przeciwko zakuwaniu kolejarstwa w niebywałe dyby drakońskich norm prawnych sposobem, praktykowanym w epoce dawnego niewolnictwa. Jesteśmy pierwsi heroldami wzorowego porządku i spokoju w Państwie i społeczeństwie, dlatego właśnie z wysokiego poczucia państwowego i obywatelskiego nie możemy nie wskazać, iż naprawdę w rozporządzeniu o pragmatyce tkwi bezpotrzebnie groźne zarzewie niepokoju i walki. Należy przeto zawrócić z drogi i usunąć iskrę, żarzącą się coraz bardziej pod wpływem wzrastających podmuchów niezadowolenia masy.

Nurek

Nowa Taryfa Towarowa

Polskie Koleje Państwowe stanęły wreszcie pod względem taryfy towarowej na równi z innemi taryfami państw zachodnio-europejskich.

Taryfa towarowa, wchodząca w życie z dniem 1 października b. r., upodobniła się układem i treścią do taryf państw zachodnio-europejskich, mających za sobą rozwój i tradycję wielu dziesiątek lat.

Polska taryfa towarowa, wprowadzona w życie w r. 1920, nie nawiązała do tej tradycji, nie oparła się o taryfy żadnego z Państw zaborczych, a taryfy te, w szczególności w byłym zaborze austrjackim i niemieckim, stały już wówczas na bardzo wysokim poziomie, ciągle ulepszane, uzupełniane na podstawie wyników prac komitetów taryfowych, które nieprzerwanie badały, analizowały nietylko poszczególne postanowienia taryfowe, ale niemal każde ich słowo, uwzględniając z jednej strony potrzeby rozwijającego się życia gospodarczego i usuwając z drugiej niejasności i nasuwające się wątpliwości.

Polska taryfa towarowa z r. 1920 zrobiła swoją prymitywnością wprost przygnębiające wrażenie na pracownikach, którzy szereg lat stali w ciężkiej, ale wdzięcznej, bo pięknej pracy taryfowej. Oznaczało to dla nich... cofnięcie się tej pracy wstecz o dziesiątki lat.

Przyznać trzeba, że ówczesna taryfa odrazu nie mogła wznieść się na poziom starych państw zaborczych, bo ani warunki gospodarcze ani polityczne nie pozwalały na to.

Państwo Polskie, które na mocy traktatu wersalskiego z daty 28 czerwca 1919 r. zobowiązało się przystąpić do kolejowej konwencji międzynarodowej, przystąpiło do niej dopiero 16 września 1922 r. Do tego czasu Polskie Koleje Państwowe, dorównywujące ilością i jakością swoich sieci kolejom innych państw europejskich, nie uczestniły w wielkiem międzynarodowem Zrzeszeniu kolejowem, nie było traktatów handlowych, umów kolejowych. Nie było tedy bezpośredniego ruchu z sąsiedniemi kolejami, a wobec tego i dotyczące postanowienia taryfowe, normujące taki ruch, były zbędne.

Taryfa towarowa normowała tylko ściśle wewnętrzny ruch towarowy, a i ten zaledwie bardzo prymitywnemi środkami. Tę, w ciasne postanowienia taryfowe i skromną nomenklaturę i klasyfikację towarową wyposażoną taryfę, dostosowano — tak naonczas tłómaczono — do poziomu wiadomości taryfowych ówczesnych pracowników kolejowych, zajętych tak w centrum państwa, jakoteż na wschodnich i zachodnich jego rubieżach.

Świeży ten narybek, często niedokształcony, należycie niewyszkolony, wciągnięto odrazu do ciężkiej służby, którą dopiero organizowano. Toteż nie wolno było stawiać im zbyt wielkich wymogów.

Taryfę tę ciągle rozbudowywano, ulepszano tak, że każde jej nowe wydanie, ukazujące się co roku do r. 1928, zawierające zmiany i uzupełnienia, ogłaszane w ciągu roku w licznych dodatkach, oznaczało znaczny krok naprzód w jej rozwoju.

Ministerstwo Komunikacji jednak uznało, że najwyższy czas na radykalną przebudowę taryfy, na jej zupełne zreformowanie.

Opracowanie nowej taryfy M K. poruczyło osobistości ze wszech miar do tego powołanej, p. Bronisławowi Chodkiewiczowi, em. naczelnikowi Wydziału Ministerstwa Przemysłu i Handlu i prezesowi Komitetu taryfowego Państw. Rady kolejowej, znanemu zaszczytnie na terenie Małopolski jako długoletni doradca taryfowy byłego Wydziału krajowego i pierwszorzędny fachowiec w sprawach taryfowych.

Prace około stworzenia nowej taryfy, w których — zwłaszcza w pierwszych jej stadjach — Dyrekcje kolejowe brały żywy udział, trwały z górą dwa lata. Oparta o najlepsze wzory taryf państw europejskich, stanęła na poziomie prawdziwie europejskim.

Taryfa towarowa Polskich Kolei Państwowych składa się obecnie z następujących części:

Część I. A. (Dotychczasowa część I, obowiązująca od pierwszego listopada 1928, obejmująca regulamin przewozowy R. P. T.).

Część I. B., obejmująca postanowienia taryfowe natury formalnej, nomenklaturę i klasyfikację towarową i opłaty dodatkowe.

Część I. A. i B. obowiązuje na wszystkich normalno-torowych kolejach państwowych, położonych na obszarach Rzeczypospolitej i wolnego miasta Gdańska, jakoteż na kolejach normalno-torowych prywatnych, będących w zarządzie Państwa, oraz na normalno-torowych kolejach prywatnych, pozostających pod własnym zarządem. Do tych ostatnich należy kolej Rawicz-Kobylin.

Część III., obowiązująca na Polskich Kolejach Państwowych na obszarze Rzeczypospolitej i wolnego miasta Gdańska i na normalno-torowych kolejach prywatnych, pozostających pod zarządem Państwa, składa się z dwóch zeszytów, obejmujących część materjalną taryfy, a to: część II., zeszyt 1 wraz z aneksem i część II. zeszyt 2.

Część III. obejmuje wykaz stacji i odległości taryfowych, który stał się obecnie integralną częścią taryfy.

Taryfa towarowa część II, zeszyt 1, przewiduje ponadto, że zarządzenia taryfowe przejściowej natury będą ogłaszane w dzienniku taryf i zarządzeń kolejowych bez włączenia ich do taryfy ze względu właśnie na ich przejściowy charakter. C. d. n.

Mgr. *Izaak Melzer*,
st. kontroler taryfowy.

Pod znakiem zespolenia pracowniczej inteligencji kolejowej

Związek Polskich Inżynierów Kolejowych, Związek Prawników P. K. P. i Zrzeszenie Lekarzy Kolejowych zespoliły się w czerwcu br. w jedną organizację na podstawie specjalnego aktu porozumienia w celu „skoordynowania wspólnych spraw zawodowych.“ Temi przynajmniej słowy, ujętemi powyżej w cudzysłów, Związki te określiły intencję połączenia w zawiadomieniu Min. Komunikacji o tem, co zaszło.

Ilekroć inteligencja pracowników państwowych gdziekolwiek zrzesza się, a osobliwie w kolejnictwie, dodatni ten objaw należy zawsze powitać z uznaniem i zadowoleniem.

Wiemy wszakże bardzo dobrze, jak mało podatnym materjałem organizacyjnym jest inteligencja wogóle, tem mniej pochopnym i chętnym do gromadnej współpracy, im wyższe posiada wykształcenie. Dlaczego tak się dzieje, dużo by o tem mówić, ale trzeba to niestety stwierdzić z niemałem poczuciem winy i wstydu, gdyż co prawda, to nie grzech. Bo przecież inteligenci, im więcej kształceni, tem chyba łatwiej i głębiej powinni rozumieć i nawet odczuwać potrzebę i znaczenie zawodowego życia organizacyjnego. Tymczasem sfery pracownicze, wykształceniem i inteligencją stojące znacznie niżej, daleko lepiej to pojmują i wyczuwają. To niezaprzeczalny fakt.

Nie żywię bynajmniej zamiaru mieszania się w sprawy wymienionego zrzeszenia, należy jednakże stwierdzić, iż ta cząstka inteligencji kolejowej przedstawia sama zbyt słabiutką grobelkę przeciwko coraz bardziej piętrzącym się od dołu bałwanom przeróżnych apetytów, usiłujących „per fas et nefas“ wspinać się na wyżyny, mogące ewentualnie stanowić płaszczyznę obopólnego porozumienia lub choćby tarcia chyba jedynie między wykształceniem ukończonych szkół średnich a studjami uniwersyteckiemi.

Wszak w zjednoczonym Związku, o którym mowa, zaledwie może Związek Polskich Inżynierów kolejowych wnosi do połączenia pokaźniejsze walory organizacyjne, szczególnie praktycznej natury, lecz dwa pozostałe zrzeszenia reprezentują pod tym względem omal że nie... „tabulam rasam“. Rozumie się, nie chcę bynajmniej w ostatnich słowach czynić komukolwiek złośliwy przytyk lub zarzut, ale nazywam rzecz po imieniu, oceniam ją na podstawie realnych objawów życia.

I Związek Umysłowych Pracowników kolejowych, z wykształceniem szkół średnich, bynajmniej nie kusi się o tytuł organizacyjnego Samsona — nikt atoli nie zaprzeczy, że sięga on chlubnie ideą i tradycją związkową, niby grubemi korzeniami, w czasy przedwojenne, tj. na terenie b. Galicji, kiedy to bez żadnej obawy o popełnienie mezaljansu, również kolejowi prawnicy i inżynierowie pracowali zaszczytnie i wydatnie w tym Związku ramię przy ramieniu

i w największej zgodzie z kolegami-maturzystami dla wspólnego dobra inteligencji kolejowej. Przypominam, iż prezesem tej organizacji był nieoceniony st. insp. ś. p. Emil Hingler, a zastępcami tak dzielni ludzie, jak: obecny prezes stanisławowskiej Dyrekcji kolej., inż. Stefan Wiktor i Dyrektor Wydziału p. Dr. Schäfer z Gdańska. Po wojnie zaś, w odrodzonej Polsce, Z. U. P. zdołał ilościowo i jakościowo rozwinąć się w sposób w każdym kierunku naprawdę poważny, że obecnie samą ilością członków przewyższa wszystkie trzy wymienione Związki inteligencji kolejowej o uniwersyteckiem (nie „wyższem“) wykształceniu.

Dalecy jesteśmy od chęci jakiegokolwiek przeceniania się, lecz po głębszej rozwadze i wszechstronnem ujęciu powagi sytuacji, wyrażamy ściśle objektywne zapatrywanie, iż inteligencja kolejowa powinna, mimo mniejszych czy większych dzielących ją różnic, iść ręka w rękę przynajmniej wtedy, gdy interes jej, jako całości, może być narażonym na szwank. *Verax*

Lokale dla pouczeń i egzaminowania

Na podstawie § 5 „Przepisów o pouczaniu oraz okresowem egzaminowaniu pracow. kolejowych....“, wydanych przez M. K, pod L. IV/5/16 z dnia 27. III. 1922, powinny znajdować się na stacjach o większej ilości pracowników (ponad 100), na których są ustanowieni instruktorzy szkolni, osobne, odpowiednie dla potrzeby lokale. Dane lokale mają posiadać wszelkie wzory sygnałów i urządzeń stacyjnych, telegraficznych i ruchowych, wagonów i t. p. przedmiotów, jak również tablice objaśniające — a we wzorowe tego rodzaju urządzenia winny być zaopatrzone przedewszystkiem sale egzaminacyjne w każdej D. K. P. Tak przynajmniej mówią odnośne przepisy.

Wszystko to zatem należy do celowych i koniecznych potrzeb naukowych, ale... w miarę rozporządzalnych kredytów, których niestety M. K. nie wyznaczyło, wobec czego nietylko brak samych urządzeń, lecz w większości wypadków nawet odpowiednich lokali.

Instruktorzy szkolni zbierają więc personel, gdzie się uda, w salach przeważnie źle urządzonych, bez ławek, umożliwiających słuchaczom robienie notatek, bez wzorów, pokazów, tablic, tak, że ciężko instruktorowi udzielać wyjaśnień pracownikom, często trudno orjentującym się w suchym wykładzie teoretycznym, łatwo ulegającym znużeniu, gdyż muszą nieraz wysilać umysł, aby ten czy ów problem zrozumieć bez pomocy modelu czy pokazu.

Każdy z Kolegów-instruktorów, mający pewną praktykę za sobą, napewne zauważył wśród słuchaczy niektórych bystro w siebie wpatrzonych pracowników, usiłujących z widocznem naprężeniem umysłu zdążać za treścią wykładu — kiedy im wszakże później zadano pytanie na temat przed chwilą omówiony, interesowany nie umiał się w nim orjentować. Liczne też zdarzają się wypadki, iż ten czy inny ze słuchaczy, zmęczony bezowocnym wysiłkiem umysłowym, nieświadomie usypia podczas wykładu. Dowodzi to konieczności ożywienia i uprzystępnienia wywodów teoretycznych ćwiczeniami praktycznemi, właśnie z pomocą modeli, tablic objaśniających i t. p., w które bezwarunkowo powinny być wyposażone sale wykładowe.

Jest jeszcze jeden powód, przemawiający bardzo wymownie za takiemi urządzeniami. Na każdej bowiem stacji, zwłaszcza o liczniejszym personelu, znajduje się pewien procent pracowników, pozbawionych tak dalece inteligencji, że nie potrafią samodzielnie sformułować myśli, nie umieją n. p. opisać przedmiotu dobrze im znanego, z którym codziennie się stykają, bo poprostu nie znają zasadniczych, elementarnych pojęć o barwach, kształtach, kierunkach itp. Dla takich należałoby koniecznie mieć do dyspozycji odpowiednie wzory barw, przynajmniej sygnałowych, podstawowych form geometrycznych, (kwadrat, prostokąt, trójkąt, koło, linja, płaszczyzna, bryła), wreszcie kierunków (pionowy, poziomy, ukośny), by móc dotyczącym te rzeczy unaocznić i z czasem wpoić w nich owe podstawowe pojęcia, bez których trudno wypowiadać myśli. Zdarza się nawet często zasadnicze pomieszanie pojęć, tak, iż przy opisywaniu znanego sygnału, n. p. tarczy, nadaje się jej kształt „czerwony“ a kolor „graniasty“, „kanciasty“, czy inny!!

Nad podobnemi jednostkami, Koledzy instruktorzy mieliby wdzięczne pole pracy w celowo urządzonych i zaopatrzonych w potrzebne środki pomocnicze lokalach szkolnych, obserwując z pewnością z dużem wewnętrznem zadowoleniem postępy własnej pracy na rozwijających się stopniowo umysłach uczniów.

Idąc za wskazaniami statutu Z. U. P., w szczególności zaś regulaminu nowopowstałej Sekcji instruktorów szkolnych, której zadaniem m. i. dążenie do podniesienia szkolnictwa zawodowego, Czasopismo otwiera najchętniej łamy dla Kol. instruktorów w kierunku omówienia stosunków, panujących w danej materji w stacjach, w których pracują. Materjał, zebrany w formie ankiety możliwie ze wszystkich ośrodków, dałby Zarz. Gł. Z. U. P. dokładny obraz stosunków w tym względzie i umożliwiłby wystąpienie w stosownym czasie do M. K. z żądaniem pla-

nowego realizowania urządzeń, o których mowa. Sądzimy, że skoro znajdują się środki na urządzenie wystaw komunikacyjnych. wagonów obrony przeciwgazowej, jedwabniczych, pszczelarskich, ogrodniczych, doświadczalnych i t. p., jakie oglądaliśmy na P. W. K., to bezwarunkowo powinny znaleść się odpowiednie środki na wyposażenie wykładowych sal szkolnych, służących pracy ściśle zawodowej.

Do dzieła przeto Koledzy, którym zależy na podniesieniu szkolnictwa. Bierzcie udział w ankiecie i odpowiadajcie na następujące pytania:

1) Ilu pracowników posiada dany instruktor?

2) Czy jest osobna odpowiednia sala do pouczeń? Ilu ludzi może pomieścić?

3) Czy sala posiada ławki, ile, jakie?

4) Czy są jakiekolwiek środki pomocnicze? (tablica do pisania, modele, mapy, tablice pouczające?)

5) Jakie urządzenia byłyby potrzebne do ilustracji wykładów?

6) Jakie — wedle zdania kol. — koszta mogłoby to spowodować?

7) O ile lokal szkolny nie odpowiada celowi i czy jest na stacji inny lokal, odpowiedniejszy?

8) Uwagi co do sposobu zrealizowania zamierzeń, zdążających do zmiany na lepsze.

Prosimy nadsyłać materjały do końca grudnia b. r., by można było je opracować i przedłożyć M. K. jeszcze przed upływem obecnego okresu budżetowego. Niech praca w tym kierunku stanie się ambicją członków Sekcji Instruktorów Szkolnych przy Z. U. P. aż do osiągnięcia konkretnych wyników!

Gm.

Kosztowne oszczędności

(Część II.)

Równie smutno przedstawia się sprawa uzupełniania taryf bezpośrednich, t. zw. związkowych.

Wiadomo, że stosowanie ich zawisło od wielu, nieraz bardzo drobiazgowych warunków, tak, iż opuszczenie względnie dopisanie jednego wyrazu decyduje o zastosowaniu danej taryfy. Wystarczy przytoczyć przykład, że jeżeli taryfa związkowa przewiduje w nomenklaturze np. „gwoździe druciane“, nie wolno już według odnośnej taryfy odprawić przesyłki, zadeklarowanej krótko ...„gwoździe“ i t. d. —i t. d.

Otóż niema prawie Dziennika Taryf kolejowych i Zarządzeń, w którymby nie było uzupełnienia do jednej z taryf związkowych. Znachodzimy tam włączenia nowych stacyj, przeklasyfikowanie towarów, zmiany stawek i dróg, a także całkiem nowe taryfy. Zmiany te pozostają długie miesiące, czasami lata w dziennikach taryf, i Zarządy kolejowe bynajmniej nie spieszą się z wydaniem dodatków. Tak od półtora roku nie ukazał się żaden dodatek do taryfy polsko-adrjatyckiej, a od 1 sierpnia 1928 nie było dodatku do taryfy polsko-czesko-słowackiej. W tej ostatniej komunikacji stosuje się np. specjalne ulgi dla eksportowego i importowego węgla do — względnie z Czechosłowacji na podstawie dotyczącego przepisu w dzienniku taryf jeszcze z przed trzech lat i nikt nie zdobył się dotychczas na zamieszczenie odpowiedniej klauzuli — bądź w taryfie wewnętrznej, bądź związkowej.

Do taryfy polsko-czesko-słowackiej wydano dotąd 3 pokaźne dodatki, zaś do taryfy polsko-niemieckiej jeden. Dodatki te, przedstawiające broszurki o blisko 100 stronach, są drukowane dwustronnie, tak, iż jeśli przyjdzie wkleić tekst jednej strony, należy tekst drugiej przepisać. Z powodu dużej objętości dodatków, taksatorzy przeważnie ich nie przeprowadzili, w następstwie czego muszą obecnie zaglądać do czterech a nawet pięciu z kolei podręczników, by otaksować jakiś list przewozowy, znaleźć odpowiednią stawkę. Taksatorzy jednak poradzili sobie w ten sposób, że zamieścili w taryfie właściwej, w miejscu, którego uzupełnienie dotyczy, odsyłacz: „vide dod. I.“. Tymczasem atoli dodatek II. zmienia dodatek I.; więc w tym ostatnim powołuje się na dodatek II., a że dodatek II. uzupełniono dodatkiem III-cim, zatem w dodatku II-gim widnieje też „adnotacja“ „vide dodatek III.“. Nie, tu wszakże kończą się mozolne poszukiwania, ponieważ w dod. III-cim znachodzi się uwaga, iż w dzienniku taryf Nr. X. „są przewidziane 2-procentowe zniżki stawek“.

M. K. orzeka, że taksator ma otaksować 300 ceduł w ciągu 8 godzin. Czy to wykonalne, jeżeli w tej ilości znajdzie się kilkadziesiąt ceduł, których taksację wypadnie przeprowadzić w sposób, dopiero co przedstawiony?

Z powodu niewydawania dodatków czy dwustronnego drukowania ich, utrudniono nadzwyczaj korrekturę taryf, przez co taryfy są niezupełne i oczywiście taksacja przy ich pomocy jest w dużym procencie mylna. To też zasypuje się kasy rachunkami różnic i nadpłatami, a w dalszej konsekwencji Dyrekcje prośbami o interwencję w ściągnięciu niedoborów od opornych klijentów, względnie reklamacjami o zwrot nadpłat. Aż przykro pomyśleć, co za niepożądane następstwa pociąga za sobą krótkowzroczność, czy niefachowość czynników, które wprowadziły taki system „oszczędnościowy“.

Zróbmy krótki bilans. Za cenę kilkuset kilogramów papieru, co — wyrażone w walucie — przedstawia około 1.000 zł., otrzymuje się falangi pracowników, nie umiejących przepisów z zakresu ich agend

służbowych, wykonujących zatem swe czynności źle, dla Zarządu kolei niekorzystnie, pracowników, zniechęconych po pracy i zdemoralizowanych unaocznionym wyżej systemem urzędowania. Nie może bowiem wpływać umoralniająco i zachęcająco ściganie za błędy, których uniknięcie dla braku jakichkolwiek ułatwień służbowych stało się fizyczną niemożliwością. Gdyby owe oszczędności papierowe były przynajmniej realnem oszczędzeniem tej właśnie ilości papieru. Cóż, kiedy tak nie jest.

Wiadomo każdemu, że pisanie odręczne lub nawet na maszynie zajmuje znacznie więcej papieru, niż normalny druk. Na uzupełnienia więc przepisów i taryf drogą przepisywania owych uzupełnień w stacjach, wychodzi o wiele więcej papieru skarbowego, niż by go trzeba na odpowiednie wydrukowanie dodatków.

Nie na tem jednak kończy się fikcja oszczędzenia 1.000 zł. Przecież popełniane przez stacje błędy wyrównuje się w drodze długotrwałej nieraz i obfitej korespondencji, na którą tyle wychodzi papieru, iż tego nie zmierzy żadna statystyka. Oszczędność kilku stron druku przez niewydanie dodatków do taryf albo niefortunne drukowanie ich dwustronnie, unicestwiają z dużą nadwyżką już w jednym miesiącu wydane rachunki różnic i rejestry nadpłat. Jeżeli zaś dodamy do tego papier, zużyty przy załatwianiu reklamacyj klijentów, na wytaczanie skarg sądowych i t. d. — okaże się, że wzamian za papier, „zaoszczędzony“ przy wydawaniu dodatków, wyszło — właśnie z powodu oszczędności na tym papierze — w innem miejscu o kilkaset procent więcej kosztów.

Gdy weźmie się pod uwagę niedostateczność Przepisów, ich ramowy, przeważnie bardzo lakoniczny w osnowie charakter, całe stosy wydanych przez Dyrekcje objaśnień lub przepisów quasi wykonawczych, dalej różnorodność taryf, niejednolity sposób ich układu, wydawanie uzupełnień, nieprzystosowanych do łatwego włączenia do taryf — musi się przyznać, iż służba kasowo-rachunkowa jak i taryfowa staje się bardzo skomplikowaną. Każdy zawód ma podręczniki, które danym pracownikom umożliwiają łatwe znalezienie odpowiedzi na pytania, wyłonione w czasie pracy, ułatwiają im upewnienie się, że wykonali dobrze powierzone im zadanie. Tylko pracownik kolejowy, zmuszony pracować na minutę, szybko i pewnie, nie posiada możności rychłego znalezienia autorytatywnego oparcia w drukowanym przepisie. A klijent przy okienku nie zgodzi się czekać godzinami, aż kasjer czy taksator przewertuje stosy papierów, aby odszukać odpowiedź na kwestję, wysuniętą przez stronę. A nawet, gdyby znalazł się taki wyrozumiały klijent, to czy można mieć pewność, że istnieje zarządzenie, regulujące daną sprawę. Skoro wyłania się jakaś kwestja w omawianym przedmiocie, nie mówi się obecnie „popatrz tu albo tam“, lecz „gdzie tego szukać“.

Dyrekcje naciskają na pracowników, zajętych w służbie handlowo-kasowej, by w swoim dziale służbowym byli możliwie najlepiej wyszkoleni i służbę znali najdokładniej. Czyż ktokolwiek nie zdaje sobie sprawy, że w obecnych warunkach to wykluczone? Mimo stosów okólników, wyjazdów odnośnych referentów na kontrole i pouczenia, poziom fachowego wykształcenia pracowników w służbie handlowo-kasowej stale niedomaga i pogarsza się z każdym miesiącem, bo przy obecnych stosunkach przecież inaczej być nie może.

Ponadto personel ciągle się zmienia. Jedni odchodzą na emeryturę, drudzy umierają, inni znów zmieniają stanowiska i t. d. W ten sposób ubywają dla tej ważnej gałęzi służby bezpowrotnie pracownicy rutynowani, wyznający się wcale dobrze w tym chaosie, a na ich miejsce przychodzą nowi ludzie, z wiadomościami niedostatecznemi, gdyż nie mieli ani sposobności ani czasu je nabyć. Oczywiście przy kolei niema cudu i przy pewnej dozie pilności i ambicji można wszystkiego się nauczyć. Ale z czego taki nowicjusz, taksator czy kasjer, ma się uczyć? Choćby nawet jego poprzednik zostawił mu w największym porządku owe setki okólników i dzienników taryf, z których drugi zmienia, co pierwszym zarządzono, zaś trzeci modyfikuje część drugiego i dodaje nowe rzeczy i t. d. w tem błędnem kole aż do zawrotu głowy.

Trzeba jeszcze zrozumieć wkońcu, że mimo nowej „pragmatyki“ nie będzie lepiej, jakkolwiekby połowę pracowników posłano na zieloną trawkę, bo nikt nie wyzna się w obecnym bałaganie, gdyby go i batem straszyć. Przeciwnie, gotowo być gorzej, albowiem strach ogłupia. Należy zacząć przedewszystkiem „in capite“ pracować rozumnie i systematycznie, a wtedy i „membra“ będą funkcjonowały należycie. Nie piszemy tego dla płytkiej satysfakcji, jaką krytyka daje ludziom zjadliwym. Krytykujemy, może za dosadnie, choć uczciwie i szczerze, jedynie tylko w interesie dobra służby, rozumiejąc, iż nie jest ludzką rzeczą bić konia, który ślizga się po lodzie, ponieważ podkuto go nienależycie a ocyli sam sobie kupić nie potrafi.

Kreślimy to w najgłębszej wierze, że niniejszy artykuł przecież kiedyś wpadnie w ręce, które naprawdę zechcą i potrafią pracować rozsądnie i skutecznie dla dobra kolejnictwa i Państwa. Piszemy, gdyż pragniemy wierzyć, iż istnieje ktoś, kto rozumie, że najwyższy czas zerwać z dyletantyzmem, wojenną dorywczością i nieuctwem, a wprowadzić w tym kierunku od góry aż do najniższego szczebla stosunki uregulowane, umożliwić tysiącom pracowników doskonalenie się w ich pracy, pięcie się w górę nie protekcją, ale solidną wiedzą i pracą.

Wierzymy, że doczekamy tego.

Br.

Ostrożnie z zarzutami

Pod tytułem „Dokąd dążymy“ autor ogłosił w jubileuszowym zeszycie „Czasopisma“, z czerwca b. r., krytyczne uwagi na temat niedomagań na polskich kolejach. Uwagi te, skądinnąd cenne a dla gładkiej formy i satyryczno-humorystycznych momentów zajmujące, nie wywołałyby polemiki, gdyby nie fakt, że w poszukiwaniu za przyczynami nieprawidłowości ruchowych wskazano przeważnie na dyżurnych ruchu jako na redaktorów owych rozlicznych uchybień i usterek. Lecz humor i satyra, nie bez pewnego pokostu złośliwości, nie zawsze z faktycznym stanem rzeczy, powagą zagadnienia i ze słusznością idą w parze.

Powody stałych, a istotnie bardzo znacznych opóźnień pociągów w minionym okresie zimowym, są inne, aniżeli niezaradność i lekceważenie obowiązków służbowych przez dyżurnych ruchu, jak to próbuje się insynuować dotyczącym ze strony... „fachowej“. Główną przyczyną utykania ruchu kolejowego podczas ostatniej zimy była iście sybirska temperatura, która sprowadziła w skutkach niepowetowane szkody dla kolei, i to zarówno w taborze i urządzeniach technicznych, jak w nadmiernie przydługich przewozach, czego wykładnikiem masowe reklamacje o odszkodowania za przekroczony termin dostawy przesyłek.

Zaczniemy od parowozów: Parowozy, odstawiane po powrocie do parowozowni, zostawiano z braku odpowiedniego pomieszczenia w parowozowniach pod gołem niebem na 30 i 40 stopniowym mrozie, w następstwie czego parowozy ulegały nierzadko licznym defektom, iż parowozownie nie były w stanie pokryć zapotrzebowania. Często parowóz, wyprowadzony z parowozowni, defektował na pociągu, to znowu na linji, a wtedy, o ile chodziło o pociągi pospieszne, osobowe, lub pospieszno-towarowe — wymieniano dla nich parowozy od najbliższych pociągów wzgl. rozwiązywano pociągi towarowe w oczekiwaniu na nadejście nowego parowozu z parowozowni macierzystej. Rzecz oczywista, takie pociągi, i to w całej grupie, ulegały kilkugodzinnemu opóźnieniu i przyczyniały się poważnie do stworzenia zatoru. Z braku parowozów podmiennych nie było możności przeprowadzenia perjodycznego płukania parowozów, drobnych napraw, czyszczenia kotłów i t. p. Po pewnym czasie trwałej pracy musiano odstawiać te parowozy do naprawy głównej i to na kilka miesięcy, co fatalnie wpływało na ilostan parowozów. Wytwarzał się tedy z konieczności krótki obrót parowozów, t. zn. po powrocie i pospiesznem wyposażeniu forsowano wysyłkę parowozów w drogę na oczekujący i już spóźniony pociąg. Tym sposobem powstawało błędne koło spóźnień, z którego żadną miarą nie dało się wybrnąć.

Mróz i nadmiernie przedłużany czas pracy przy pociągach uszczuplił również kadry zdolnych do pracy drużyn parowozowych i konduktorskich, (25-40% chorych) i prawie codziennie zachodziły wypadki, że w braku hamulcowych, trzeba było pociągi odciążać i co zatem idzie: spóźniać już w stacjach wyjścia.

A praca przetokowa? Z powodu zamarznięcia smarów w maźnicach i temsamem zwiększenia się tarcia osi oraz wskutek zawiania śniegiem zwrotnic, wydajność pracy przetokowej zmniejszyła się z górą

IDEA, CEL I ZNACZENIE

LIGI SŁOWIAŃSKICH ZWIĄZKÓW URZĘDNIKÓW KOLEJOWYCH

(Odczyt W. Varhely'ego, wygłoszony na Walnym Zjeździe Delegatów i Ligi Słowiańskiej w Poznaniu, dnia 9 czerwca 1929 r.)

III.

Z Serbją łączy nas dawna sympatja, której węzły zadzierzgnął silniej na nowo po r. 1848 Franc Zach, absolwent szkoły wojennej w Paryżu, uczestnik rewolucji węgierskiej w r. 1848. Po zgnieceniu powstania uciekł do Serbji i tu założył w Belgradzie akademję wojskową, będąc do śmierci w roku 1892 jej dyrektorem. Pozatem był on założycielem fabryki broni i amunicji w Kragujevacu. Z tej to fabryki pochodziła bomba, której wybuch w Serajewie w r. 1914 dał ostateczny powód do wielkiej wojny.

Po roku 1863 daje się zauważyć znaczniejszy dopływ emigrantów polskich do Serbji, którzy odgrywali tutaj znaczną rolę i do dziś dnia pamięć ich jeszcze żyje wśród Serbskiego ludu. Wsławił się Michał Ostoja Holiński, nazwany powszechnie „Panem Ostoją“. Pani Zofja Medović, żona b. posła serbskiego w Londynie, znana wielka serbska działaczka narodowa, jest córką polskiego powstańca z r. 1863.

Południowi Słoweńcy zawdzięczają odrodzenie swej literatury w ostatniej dobie polskiemu emigrantowi z roku 1831, Emilowi Korytce. Jako internowany przez policję austrjacką w Lubljanie, brał on żywy udział w ruchu odrodzeniowym słoweńskim i wywarł decydujący wpływ na znakomitego pisarza słoweńskiego i poetę, Tonia Preserne. Słynny znów uczony Dr. Maciej Čop, który długie lata był we Lwowie naprzód profesorem gimnazjalnym a później uniwersytetu Jana Kazimierza, pisze, że swoje „Krezusowe skarby ducha“ przywiózł ze Lwowa. Ponadto znani są Valjovec, tłumacz Mickiewicza, Podgorican, tłmacz dzieł Czajkowskiego, Grabowskiego, Korzeniowskiego i innych, Wojesław Molc, tłumacz „W Szwajcarji“ Słowackiego, i światły wieśniak Piotr Miklavec-Podravski, tłumacz trylogji Sieńkiewicza. Obecnie wielkim naszym przyjacielem jest rektor Dr. Nikola Andřic, prezes T-wa polsko-jugosłowiańskiego w Zagrzebiu.

Ramy dzisiejszego odczytu są za szczupłe, aby można wyliczyć choć w przybliżeniu wszystkich tych działaczów, pisarzy i poetów słowiańskich, którzy w dziełach swoich kierowali się myślą o wspólnocie słowiańskiej i rozumieli konieczność zbliżenia się Słowian nietylko w granicach idealnych, nauki i literatury, ale i na gruncie realnym, politycznym i gospodarczym.

Rozbudowę tego porozumienia się i zbliżenia powinny i muszą wziąć na siebie całe społeczeństwa narodów słowiańskich i przeprowadzić ją — im rychlej, tem lepiej — w pełnej mierze. A że my, kolejarze, jesteśmy wcale poważną cząstką interesowanych społeczeństw i mamy więcej styczności z naszymi kolegami z innych krajów, aniżeli inne zawody, toteż na nas ciąży obowiązek dołożenia cegiełki do owej wielkiej budowy, rozpoczętej przez wielkich ludzi dobrej woli.

Jeśli chodzi o nas, o stan średni tej części społeczeństwa, to możemy się poszczycić, żeśmy już pierwsze kroki na tym terenie postawili.

W czasach, gdy wielkie przesunięcia przygotowywały się w ustroju niemal całej ludzkości, kiedy z daleka nadciągała niewidzialna jeszcze, ale już odczuwana przez nasze pokolenia potężna zmiana w życiu narodów, powstał przed laty 21 zaczątek porozumienia między słowiańskiemi urzędnikami dawnej Austrji. Za inicjatywą czeskiego Związku urzędników kolejowych w Pradze i Związku galicyjskich urzędników kolejowych przyszedł do skutku w r. 1908 pierwszy zjazd przedstawicieli kolejowego świata urzędniczego, czeskiego, polskiego (wówczas tylko galicyjskiego) i słoweńskiego w Wiedniu Na Zjeździe tym postanowiono założyć wspólny związek porozumiewawczy pod nazwą Liga słowiańskich urzędników kolejowych.

o 50%. Rozumie się, musiało to mieć ujemny wpływ na zestawiania pociągów w stacjach wyjścia i dyspozycyjnych, powodując olbrzymie spóźnienia, a nawet odwołania pewnych pociągów. Z drugiej strony powiększał się też łańcuch spóźnień, ponieważ sortownie nie mogły przerobić w następstwie i przyjąć napływających pociągów. I tu należy szukać istotnej przyczyny zatorów w stacjach pośrednich i wyniknikłych stąd dalszych spóźnień.

Zasadniczą przyczyną opóźnień pociągów osobowych i pospiesznych były znowuż: defekty parowozów, zawieje śnieżne, utrudniające przetaczanie przy zestawianiu składów pociągów i dodawaniu wagonów towarowych, próby hamulca automatycznego przy zmianie parowozu lub składu pociągu, ogrzewanie w stacjach wyjścia zamrożonych składów wzgl. wyłączanie zamrożonych wagonów ze składów pociągów, nakoniec zatory pociągów towarowych na linji i przekroczenia czasu jazdy wskutek niekorzystnych warunków atmosferycznych. Raz zaś wytrącony z regularnego czasu jazdy i nadmiernie spoźniony bieg pociągów osobowych prowadził do błędnego koła spóźnień.

Jakie skutki, a zarazem pośrednio przyczyny opóźnień spowodował silny mróz odnośnie do nawierzchni?

Na niektórych szlakach masowo pękały szyny, co miało takie następstwa, że przeprowadzano nieprzewidziane zamknięcia torów, na czem ruch doznawał poważnego uszczerbku. Wszystko to atoli wymagało najbaczniejszej czujności, sprytu i trzeźwości umysłu dyżurnego ruchu.

Te, a nie inne były przyczyny utykania naszego ruchu kolejowego podczas ubiegłej, ciężkiej kampanji zimowej. Mojem bowiem skromnem zdaniem, kolejnictwo polskie zdało chyba dotychczas z bardzo dobrym wynikiem egzamin sprawności, energji, wytrwałości i zaradności, a już żadną miarą nie można imputować lekkomyślności i opieszałości dyżurnym, „chłopaczkom“, skoro w wiatrem podszytych płaszczykach narażali się na straszne zmiany temperatury, gdy inni pracownicy mieli przynajmniej futra. Probierzem też ich nadzwyczajnej troskliwości o dobro służby, był minimalny w tym okresie odsetek wypadków kolejowych.

Zauważyć może autor omawianego artykułu, że jako tako załatwiłem się z polemiką o ruch zimowy; a w lecie... — spyta?

W lecie — jak wiadomo — spóźnieniu ulegają tylko pociągi osobowe lub pośpieszne wzgl. skomunikowane pociągi pośpieszno-towarowe.

Powodem tu masowy wyjazd podróżnych na letniska i do zdrojowisk, masy zabieranego przez nich bagażu, iż czynności załadowcze i przeładunkowe na stacjach węzłowych i brak miejsca w wagonach bagażowych przedłużają ponad normę postoje, a stosowanie na stacjach węzłowych przepisów oczekiwania powoduje opóźnienia pociągów skomunikowanych. *Ł. S.*

Ś. † P.

JÓZEF JANICKI

st. referendarz i kontroler Wydziałowy Wydziału Kontroli Dochodów D. K. P. w Krakowie, zmarł nagle w Kętach dnia 27 sierpnia br. Pochowany w Krakowie dnia 29 sierpnia br. Długoletni członek Z. U. P., dobry Kolega, zacny Przełożony, niech odpoczywa w pokoju!

Jakkolwiek jawnym celem Ligi miały być sprawy zawodowe, walka o prawa, wspólne dla wszystkich urzędników kolejowych, to jednak między wierszami — może jawnie niewypowiedziane, raczej odczute — mieściły się inne, głębsze zadania i chęci. Szło o skonsolidowanie żywiołu słowiańskiego, pozostającego pod rządami austrjackiemi, w celach ogólnonarodowych, słowiańskich. Chodziło o wzajemne poznanie się, zbliżenie, podanie sobie rąk, by nie utonąć w stale rozwielmożniającem się morzu niemieckiem. Nici, nawiązane na zjeździe, zacieśniały się coraz bardziej. Polska wycieczka kolejarzy do Pragi w roku 1910 i wspaniałe przyjęcie jej przez Kolegów Czechów, a też i przez społeczeństwo pragskie, przełamały pierwsze lody. Rozwój Ligi zdawał się zapowiadać jak najlepiej. Lecz w krótkim już czasie potem, poczęły się okazywać groźne chmury na politycznym horyzoncie Europy. Już w roku 1912 zanosiło się na groźną burzę. Koncentracja wojsk austrowęgierskich na granicy serbskiej i pogotowie wojenne spowodowały wzmożoną czujność władz politycznych. Jawnie nie można już było pozwalać sobie na zjazdy słowiańskie. I Czesi i Polacy byli w mocnem podejrzeniu u władz centralnych wiedeńskich. Musiano ograniczyć się do czysto zawodowych spraw i korespondencji. Aż w roku 1914 wybuchła wielka wojna światowa, która w skutkach swych skierowała na inne tory sprawy słowiańskie.

Przez pierwsze trzy lata wielkiej wojny zamarło wszelkie życie organizacyjne wśród kolejarzy galicyjskich. Czesi wprawdzie pracowali sposobem konspiracyjnym, lecz wobec zajęcia niemal całej Polski, a także i krajów południowo-słowiańskich bezpośrednim terenem wojny, o jakichkolwiek zjazdach, o akcji w sprawie wspólnego działania słowiańskich kolejarzy, nie mogło być mowy.

Dopiero w czwartym roku wojny, gdy państwa centralne wyczuły, że ostatecznie tracą grunt pod nogami, a szala wojny stanowczo już przechyla się na ich niekorzyść, Związki urzędników kolejowych, zrzeszone dawniej w Lidze słowiańskiej, podniosły głowę i z początkiem roku 1918 odbył się pierwszy zjazd w Przerowie na Morawach. Tam w restauracji dworcowej odbyło się — wbrew zakazowi policji — zebranie kilkudziesięciu przedstawicieli Czeskich, Polskich i Słoweńskich. Tu padły pierwsze wskazówki wspólnego postępowania nietylko w sprawach zawodowych, ale też i narodowych, słowiańskich. Rozpoczęto gorączkowo pracę — na poły podziemną — dążącą do zabezpieczenia słowiańskiego kolejowego stanu posiadania na czas ostatecznej klęski państw centralnych, zatrzymania taboru, ukrywania broni, amunicji i t. d. W dawnej Galicji stworzony przez Związek Urzędników Komitet Narodowy Kolejowców Polaków, prowadził żywą pracę w tym kieranku, czescy kolejarze współdziałali z całym narodem, a Słoweńcy i Kroaci organizowali, o ile możności, swe siły — jakkolwiek znajdowali się w najgorszych stosunkach.

Upadek Niemiec, Austro-Węgier i Rosji stworzył nowe warunki, rozpoczęła się odbudowa dawnych wolnych i niepodległych państw słowiańskich. W pierwszych latach owych wytężonych zmagań nie było czasu ani sposobności do podjęcia zawodowej pracy organizacyjnej. Świeże stosunki i warunki zmieniły rolę sfer społecznych i przedwojenne pojęcia. Warstwa inteligencji narodów słowiańskich — a w szczególności inteligencji zawodowej urzędników z wykształceniem średniem, zeszła do rzędu parjasów, straciła dawne znaczenie. Nowo powstałe prądy wojenne, ultrademagogiczne, zdawały się przygniatać wszystko, co nie było szarą masą chłopską i robotniczą. W kolejnictwie słowiańskiem zapanowały Związki ogólne, nierozróżniające wartości indywidualnych poszczególnych sfer i czynników a dążące do włączania wszystkiego i wszystkich w pojedyncze ramy zwykłych pracowników publicznych, bez względu na wykształcenie umysłowe, przygotowanie fachowe i zdolności indywidualne. Taki stan rzeczy jednakże, jako przeciwny naturze, nie mógł się długo utrzymać.

(C. d. n.)

Kuratela polityczna nad pracownikami P. K. P.

W ostatnim czasie przeniesiono w krakowskiej Dyrekcji kolei dwóch Kolegów-Związkowców, oraz 2-ch Inżynierów na inne stanowiska, rzekomo „ze względów służbowych.“ Dociekając bliżej owych „względów służbowych“ podpatrzyliśmy, że przeniesienia nastąpiły wprawdzie z tych względów, ale... na wyraźne życzenie władz politycznych.

Czyżby i władza polityczna tak żywo opiekowała się służbą kolejową jako taką, iżby interes i tej służby miała przedewszystkiem na oku!?... Wracają zatem czasy przedwyborcze, jakkolwiek o wyborach mało się jeszcze mówi...

Podnosimy sprawę ze względów zasadniczych (nie „służbowych“). Nie będziemy zajmować się dotyczącymi Inżynierami, bo ci do naszego Związku nie należą i zapewnie upomni się o nich Związek, którego są członkami, lecz chodzi nam o Kolegów-Związkowców. Ludzie ci, pod względem służbowym pierwszorzędni, władza kolejowa nadała im nawet prawie równorzędne stanowiska — cóż, kiedy nie mieli szczęścia podobać się władzy politycznej, jeden śląskiej, drugi krakowskiej.

Znajdujemy się tedy pod wcale czułą kuratelą, przeciw czemu należy najenergiczniej zaprotestować. Skoro jakiś pracownik jest dla Państwa nielojalnym, wypada zwolnić go ze służby państwowej i poddać pod obserwację władz policyjnych. Żadną wszakże miarą wpływ polityczny nie powinien być podstawą egzystencji życia zawodowego funkcjonarjuszy państwowych. Było to może zrozumiałe w państwach zaborczych, np. w b. Austrji w stosunku do znanych z patrjotyzmu narodowego urzędników Polaków, Czechów i t. p. — we własnem atoli Państwie takie praktyki jedynie demoralizują i dezorjentują pracowników państwowych, którzy zamiast wytężyć całą swoją energję dla interesu służby, uczą się na gwałt przy każdej zmianie kierunku polityki Rządu pewnego rodzaju gimnastyki politycznej, aby dostroić się do przejściowych dyrektyw, nie popaść w niełaskę.

Obserwator

ŻYCIE ZWIĄZKU

KOŁOMYJA

Dnia 22. VI. b. r. odbyło się Walne Zebranie tut. Koła. Po zagajeniu przyjęto protokół z ostatniego Zgrom., poczem kol. Cieszyński złożył wyczerpujące sprawozdanie z przebiegu Walnego Zjazdu. W rezultacie dłuższej dyskusji uchwalono szereg wniosków, które przesłano do rozpatrzenia Zarządowi Głównemu. Nakoniec kol. Kobryń przedstawił przebieg wycieczki na PWK., łącznie ze Zjazdem Delegatów, oraz wniósł na złożenie podziękowania Z. O. Lwów, za urządzenie wycieczki i Z. O. Poznań za wszechstronną opiekę i pomoc na miejscu. Wniosek przyjęto.

Dnia 17 sierpnia 1929 r. odbyło sią Zebranie Koła Kołomyja, na którem omawiano szczegółowo rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie pragmatyki służbowej pracowników kolejowych, oraz poruszono sprawę jednostronnego opinjowania pracowników kolejowych przez władze polityczne na żądanie władz przełożonych.

W obu wypadkach przedłożono odpowiednie memorjały Zarządowi Okręgowemu.

NOWY SĄCZ

Dnia 27. VII. 1929 odbyło się Nadzw. Walne Zebranie tut. Koła, poświęcone głównie sprawozdaniu kol. Langera z Walnego Zjazdu Delegatów w Poznaniu. Na Zgromadzeniu omawiano również m. i. sprawę Hallerowa.

Sprawozdanie z Nadzw. Zjazdu Sekcji kolejowych instr.

W niedzielę, dnia 15 września b. r. odbył się we Lwowie w lokalu Związku przy ul. Szumlańskich 17, Nadzw. Zjazd Sekcji Instruktorów szkolnych. Zebranie rozpoczęło się zagajeniem przez Prezesa Zarządu Głównego, w którem kol. Prezes powitał zebranych, podniósł potrzebę pracy na polu szkolnictwa zawodowego i złożył życzenia pomyślnych obrad.

Następnie powołano na wniosek kol. Czwartyńskiego kol. Łuceka Stanisława na przewodniczącego, a kol. Waligórskiego Tadeusza i Bombę Michała na sekretarzy zebrania.

Kol. Łucek podziękowawszy za wybór, oddał głos kol. Gamskiemu, który przedstawił krótko pracę Komisji organizacyjnej i odczytał zatwierdzony przez Zarz. Główny regulamin Sekcji Instruktorów przy Z. U. P. Regulamin podajemy na innem miejscu w całej rozciągłości dla P. T. Kolegów Instruktorów.

Po przyjęciu do wiadomości regulaminu i złożeniu mandatów przez tymczasowy Komitet organizacyjny, wybrano przez aklamację na wniosek kolegi Czwartyńskiego Zarząd Sekcji w następującym składzie:

Prezes: kol. Łucek Stanisław, Lwów; Za-

stępca: kol. Gamski Włodzimierz, Lwów; Sekretarz: kol. Waligórski Tadeusz, Lwów; Skarbnik: kol: Bomba Michał, Lwów; Delegat Koła lwowskiego. kol. Elster Kazimierz, Przemyśl; Delegat Koła krakowskiego: kol. Hubczenko Roman, Jasło. Stanowiska delegatów innych Kół narazie nieobsadzone.

Z kolei rzeczy Prezes Sekcji podał do wiadomości kolegów program pracy, kładąc główny nacik na wykonanie § 3 p. b) regulaminu, aby najpóźniej do miesiąca odbyły się zebrania Kół celem wyboru Zarządów i by Sekcja mogła jak najrychlej przystąpić do pracy. Apelował też gorąco, żeby intensywnie zająć się wydawaniem podręczników do egzaminów, których pracownikom bardzo potrzeba wskutek braku dostatecznej ilości instrukcyj służbowych, i w następstwie rozrzucenia materjału do egzaminów w różnych przepisach, dziennikach urzędowych, zarządzeniach, czy okólnikach. Dla uregulowania tej pracy należałoby ustanowić dla każdego okręgu dyrekcyjnego osobną Komisję redakcyjną, złożoną z 3 członków, które to Komisje działałyby we wzajemnem porozumieniu, przydzielały ewentualnie referaty poszczególnym kolegom, uzgadniając następnie te elaboraty z samymi autorami i przystępując do wydawnictwa. Na członków takiej Komisji wybrano dla okr. lwowskiego kol. Łuceka, Gamskiego i Elstera, którzy chętnie ofiarowali swą pracę z tem, że będą mieli prawo zapraszać do pracy nad wydawnictwami, czy ich oceną, także kolegów z poza grona instruktorów.

Pod koniec obrad wywiązała się bardzo ożywiona dyskusja, dotycząca ogólnie znanych bolączek kol. instruktorów. Poruszono też sprawę b. starszych rewidentów, pragmatyki i nowych przepisów egzaminacyjnych. W wyniku dyskusji Nadzw. Zjazd Sekcji upoważnił Zarząd Sekcji do przedłożenia Z. Gł. Z. U. P. postulatów w sprawie normowania posad instruktorów, odpowiadających stanowiskiem i zadaniem grupie płac VIII. i przypomnienia odnośnych rezolucyj, uchwalonych na ostatnim Zjeździe Delegatów Z. U. P. w Poznaniu, oraz do zajęcia się sprawą nowych Przepisów egzaminacyjnych, wydanych przez M. K. pod Nr. A 5, obowiązujących od 1 lipca b. r. na obszarze całej R. P.

Pod wrażeniem pracowicie i dobrze spełnionego zadania, koledzy udali się po zamknięciu Zjazdu o godz. 14·30 na dworzec gł., gdzie spożyli wspólny obiad, a potem na zwiedzenie Targów Wschodnich.

Do kolegów, nieobecnych na Zjeździe Sekcji, Zarząd gorąco apeluje, aby zgłaszali przystąpienie do Sekcji i zechcieli się zainteresować pracą, której wiele leży przed nami! *Gm.*

Regulamin Sekcji Instr. Kolej. przy Związku Umysł. Prac. Kol.

§ 1.

Nazwa, charakter i siedziba Sekcji:

1. Sekcja nosi nazwę: „Sekcja Instruktorów Kolejowych przy Z. U. P.
2. Sekcja jest w sprawach zawodowych autonomicznem zrzeszeniem w ramach Związku Z. U. P.
3. Siedzibą Sekcji jest każdoczesna siedziba Zarządu Gł. Z. U. P.

§ 2.

Cele Sekcji:

Celem Sekcji jest:

a) skupienie w swojem łonie wszystkich instruktorów kolejowych w całem Państwie,

b) podniesienie do możliwie najwyższego poziomu zawodowego szkolnictwa kolejowego, oraz stałe dążenie do pomnożenia wiedzy zawodowej u pracowników kolejowych,

c) obrona interesów zawodowych, dotyczących instruktorów kolejowych,

d) cele, przewidziane § 2 statutu Z. U. P.

§ 3.

Środki, zmierzające do realizacji celów:

Do osiągnięcia powyższych celów Sekcja dążyć będzie przez:

a) zjazdy instruktorów,

b) tworzenie Kół przy Zarz. Okręgowych Z, U. P.

c) opracowanie odnośnych memorjałów i postulatów,

d) omawianie spraw zawodowych słowem i pismem,

e) omawianie programów szkolnych,

f) wydawanie podręczników do egzaminów, wyciągów objaśnień do instrukcyj.

§ 4.

Dochody Sekcji:

Sekcja czerpie dochody:

a) z dochodów, płynących z wydawnictw,

b) z dotacyj Zarz. Gł. Z. U. P.

c) z dobrowolnych datków i zapisów członków Sekcji.

§ 5.

Organizacja Sekcji:

Władzami Sekcji są:

1. Zjazd Sekcji Instruktorów
2. Zarząd Sekcji
3. Zebranie Kół Sekcji
4. Zarządy Kół
5. Komisja rewizyjna
6. Sąd koleżeński.

Zjazd Sekcji Instruktorów odbywa się raz do roku, najpóźniej do końca marca każdego roku. Zebrania Kół kwartalnie. Niezależnie od tego, mogą być urządzane zjazdy nadzwyczajne.

§ 6.

Zakres działania Władz:

1. Zjazd Sekcji Instruktorów wybiera: Zarząd Sekcji
2. Zebranie Kół Sekcji wybiera: Zarządy Kół
3. Komisją Rewizyjną Sekcji będzie każdoczesna Komisja Rewizyjna Zarządu Głównego Z. U. P. Sądem koleżeńskim, tenże Sąd Zarządu Głównego Z. U. P.
4. Zakresy działania Zarządu Sekcji, Zarządów Kół, Komisji Rewizyjnej i Sądu Koleżeńskiego Sekcji, są analogiczne, jak Zarządów Związku Z. U. P. w zakresie i kompetencji Sekcji i nie mogą przekraczać ram statutowyeh Związku Z. U. P.

§ 7.

Skład Zarządu Sekcji:

1. Zarząd Sekcji składa się z Prezesa i jego zastępcy, sekretarza, skarbnika i po jednym delegacie z każdego Koła.
2. Zarząd Koła składa się z Prezesa, sekretarza i skarbnika.

U w a g a: Prezes Sekcji, jego zastępca, sekretarz i skarbnik stanowią Wydział Wykonawczy i winni być wybierani z członków zamieszkałych w siedzibie Zarządu Sekcji.

3) Zarządy wybierane są na przeciąg jednego roku.

Kto uważa za zaszczyt należeć do naszej organizacji, winien nosić s t a l e odznakę związkową.

Sprawozdanie z posiedzenia Zarządu Głównego Z. U. P.

Dnia 22 września b. r. odbyło się we Lwowie w lokalu Związku przy ul. Szumlańskich 17 posiedzenie Zarządu Głównego z następującym porządkiem dziennym:

1. Przyjęcie porządku dziennego;
2. Odczytanie protokołu z ostatniego posiedzenia Zarządu Głównego;
3. Sprawozdanie z czynności za okres ubiegły;
4. Stanowisko Z. U. P. wobec nowej pragmatyki służbowej;
5. Sprawa memorjału do M. K.;
6. Sprawa współpracy z połączonemi Związkami prawników, inżynierów i lekarzy kolejowych;
7. Sprawa kart wolnej jazdy dla przedwojennych nadrewidentów i t. p.;
8. Wnioski i zapytania.

Posiedzenie zagaił prezes Zarz. Głównego, poczem po stwierdzeniu ilości obecnych członków, przyjęto porządek dzienny.

Z kolei sekretarz generalny odczytał protokół z ostatniego posiedzenia, który akceptowano.

Następnie prezes Z. Gł. skreślił sprawozdanie z działalności Wydziału Wykonawczego za okres ubiegły.

Między innemi, przedstawił szczegółowo sprawę pokrzywdzenia pracowniczek z wykształceniem średniem z Dyrekcji P. K. P. w Poznaniu (członkinie naszego Związku), w której to sprawie wniesiono odpowiedni memorjał do Min. Kom.

Poruszył dalej interwencję w Min. Kom. na rzecz dwóch kolegów w przedmiocie spowodowania wypłacania dotyczącym poborów służbowych, wstrzymanych z powodu wyroku Komisji dyscyplinarnej, skazującego ich na wydalenie. (Koledzy ci wnieśli rekurs do M. K. i ma się odbyć rozprawa przed Wyższą Komisją dyscyplinarną).

Odnośnie nowych rozporządzeń Rady Min. Wydz. Wyk. próbował przez Zarząd Okr. Z. K. P. we Lwowie nawiązać kontakt z tą organizacją w kierunku wystąpienia do Min. Kom. ze wspólnym memorjałem, ustalenia jednobrzmiących rezolucyj, jednak nie zdołano osiągnąć porozumienia i postanowiono działać na własną rękę. Rzecz samą naświetlono już częściowo w „Czasopiśmie“, obecnie zaś wypadnie poprowadzić ją dalej, a w szczególności odbyć Nadzwyczajne Walne Zgrom. wszystkich Kół, uchwalić na tych zebraniach jednakowe rezolucje, wygotować i przesłać stosowny memorjał do Min. Kom. oraz poprzeć ten memorjał osobiście w Warszawie.

Mówił dalej kol. prezes o możliwości złagodzenia niektórych zbyt rygorystycznych postanowień pragmatyki służbowej w drodze przepisów wykonawczych, o ewentualnej zmianie pragmatyki przez Sejm, o pogłoskach na temat ogłoszenia nowej ustawy (Rozp. Rady Min.) uposażeniowej z dniem 1 października b. r. według znanego już projektu z 14-tu stopniami (od 14-go najwyższego w dół), o przeszeregowaniu i t. d.

Nad powyższem sprawozdaniem rozwinęła się nadzwyczaj żywa dyskusja, a mianowicie:

Kollaboracja z innemi Związkami w kwestji ostatnich Rozporządzeń Rady Min. zdaje się być wykluczona z uwagi na okoliczność, iż Związki te idą przeważnie oddzielnie, bo są między sobą politycznie rozbite i każdy z nich inaczej ustosunkowuje się do oficjalnego kierunku politycznego — my natomiast t. j. Z. U. P., wogóle nie angażujemy się politycznie.

Co do mającej wyjść (podobno w krótkim czasie) ustawy uposażeniowej wypada zauważyć, że wobec braku na ten cel pieniędzy, nie należy spodziewać się rychło poprawy bytu. Chyba drogą redukcji personelu.

Z kolei omawiano sprawę konferencji członków Zarządu Głównego z Okręgu krakowskiego i katowickiego, jaka odbyła się na początku września w Krakowie. Celem konferencji było wyjęcie i przedyskutowanie najpilniejszych spraw, poruczonych przez Walny Zjazd Delegatów w Poznaniu Zarządowi Gł. do wykonania. Chodziło poprostu o zebranie materjału na mające się odbyć plenarne posiedzenie Z. Gł.

Przy punkcie 4-tym porządku dziennego rozstrząsano bardzo obszernie postanowienia nowej pragmatyki służbowej:

W pragmatyce pominięto zupełnie maturzystów, przebija w niej tendencja w kierunku wydzierżawienia P. K. P., aby uzyskać dogodniejsze warunki dla dzierżawy. Pragmatyka nic nie mówi o studjach, wymaganych na poszczególne stanowiska, przesunięcia do wyższych grup będą zależne od dobrej woli władzy. Rozumie się, wzrośnie protekcjonizm, zdolny doprowadzić kolejnictwo do stanu ruiny.

Paragrafy 125 i 126 tchną tak nieznośnie duchem rosyjskim.

W wielu postanowieniach zapowiada się dopiero wydanie w danych sprawach osobnych przepisów przez M. K. Świadczy to o robocie pragmatyki na gwałt, „na kolanie“.

Nowe rozporządzenie o zaopatrzeniu emerytalnem nosi charakter niestałości, gdyż przewiduje utworzenie jakiegoś zakładu ubezpieczeniowego.

Nie jest dotąd unormowana sprawa, objęta § 47 przepisów służbowych, dotycząca włączenia poszczególnych stanowisk etatowych do odpowiednich stopni uposażeń i stoi też utworem kwestja tytułów służb. Należałoby również upomnieć się o rewizję Dziennika M. K. Nr. 2. Trzeba poruszyć sprawę automatycznego awansu, choć niema o tem mowy w pragmatyce.

Wspomniany dopiero co § 47 pragmatyki nie mówi nic o przygotowaniu do zajmowania stanowisk t. j. o cenzusie naukowym, co staje się wodą na młyn w kierunku obsadzania kursów kandydackich przez niematurzystów.

Zastanawiano się w dalszym ciągu nad akcją przeprowadzenia protestacyjnych zgromadzeń w Kołach oraz brzmieniem i formą rezolucyj, jakie Koła mają przesłać Zarządowi Głównemu, jak także nad treścią telegramów, któreby Koła wysłały w danej materji wprost do p. Ministra Komunikacji. Ostatecznie ustalono sprawę i polecono wykonanie Wydziałowi Wykonawczemu.

Memorjał, jaki Wydział Wyk. wniesie do M. K., będzie więc wynikiem wyczerpującej dyskusji na plenum i rzeczonych razolucyj, uchwalonych w Kołach na ich najbliższych zebraniach.

Niemało czasu w dyskusji zabrała sprawa gło-

śnego już na całą Polskę przedsiębiorstwa najprzeróżniejszych kursów przy Dyrekcji P. K. P. w Krakowie, a osobliwie kursów t. zw. „urzędniczych“, fabrykujących gwałtownie pseudo-inteligencję kolejową, którą planowo przeciwstawia się i popiera przeciwko pracownikom ze średniem wykształceniem (z maturą). Zainteresowaną jest tutaj z rozlicznych powodów specjalnie jedna jednostka, obok innych osób, również mających w tem swój interes. Wypadnie otworzyć na to oczy miarodajnym czynnikom, gdyż płatne te kursy stoją pozatem na prymitywnym poziomie naukowym i ...pytają na nich ci sami, którzy uczą. Kto nie uczęszcza na kurs, ten najczęściej pada przy egzaminie i nie może być inteligentnym.

Z kolei omawiano sprawę szkolenia kandydatów kolejowych. Teraźniejsze szkolenie jest nienależyte, a w szczególności zasada używania wpierw kandydatów przez 5 lat bez przerwy w służbie ruchu nie wytrzymuje krytyki. Wypada to znieść i kształcić równolegle w służbie handlowej. Dotychczasowy wadliwy system szkolenia prowadzi do nieudolności, powoduje usuwanie ze stacyj i t. d.

Następnie rozstrząsano kwestję wpływania czynników politycznych na pociągnięcia personalne w kolejnictwie, przeciw czemu należy wypowiedzieć się w memorjale do M. K.

Obecną systemizację sporządzono na oko, trudno wywalczyć należne współczynniki pracy ; są Dyrekcje P. K. P., zwłaszcza na kresach, o notorycznym braku personelu, zwłaszcza dyżurnych ruchu. Istnieje tam niebywałe przeciążenie pracą, a w następstwie podatny grunt pod ewentualne wypadki przeciw bezpieczeństwu ruchu, bo jednotorowy ruch pociągów bardzo silny. Wśród dotyczących pracowników panuje z tego powodu wielkie przygnębienie. Urlopów wypoczynkowych nie można dostać. Musi się koniecznie żądać ilościowego powiększenia stanu personelu.

Mówiono dalej o ewentualnej kollaboracji Z. U. P. ze Związkiem inżynierów, prawników i techników, choćby w sporadycznych wypadkach, o obsadzaniu stanowisk grupy VI pracownikami bez matury, o st. rewidentach i t. d.

Przystąpiono do sprawy ogrodzenia parceli w Hallerowie. Sprawa ta natrafia na trudności, bo wbrew wiedzy Związku przeprowadzono drogę przez tę parcelę. Wobec tego może ewentualnie dojść do procesu Z. U. P. z Dyr. gdańską lub z właścicielem parceli. W imieniu Z. Gł. rzecz prowadzi Zarz. Okr. w Gdańsku.

Co do letniska w Komańczy, to z powodu parcelacji Komańczy są starania pod adresem Z. U. P. w kierunku rozszerzenia drogi, prowadzącej do naszego letniska, a będącej własnością Związku. Uszczupliłby się przez to w tem miejscu teren związkowy, za co jednak oferuje się nam rokompensatę na gruncie w innem miejscu. Sprawa jest w pertraktacji.

Szereg spraw wewnętrznej natury przesunięto z kolei na mające odbyć się w krótkim czasie posiedzenie Wydziału Wyk., a to wobec silnie spóźnionej pory obrad.

Po załatwieniu jeszcze kilku pomniejszych spraw, prezes Zarz. Gł. zamknął posiedzenie, dziękując za wielogodzinny udział w obradach.

* * *

Należy zauważyć, iż długotrwała dyskusja na tem posiedzeniu dotyczyła wielu najaktualniejszych zagadnień, wysuniętych przez Walny Zjazd Delegatów w Poznaniu, a stanowiących substrat do memorjału dla M. K. Pozatem należało zająć stanowisko w stosunku do nowych Rozporządzeń Rady Ministrów, wszechstronnie i wyczerpująco te rzeczy omówić, wytyczyć drogę dalszego postępowania, co zajęło moc czasu i kosztowało sporo trudu. Członkowie Zarządu Gł. wychodzili też z posiedzenia porządnie umęczeni i nawet głodni, gdyż tylko lekka przekąska i herbata stanowiła posiłek w pracy. Rozumie się, sprawozdanie niniejsze, to zaledwie skrócony szkic całokształtu obrad. Szczegóły obejmuje protokół sekretarza generalnego.

KOLEDZY, nadsyłający różne kwoty czekami P. K. O., muszą bezwarunkowo wypisywać na odwrotnej stronie dowodu wpłaty przeznaczenie tej kwoty!

Wycieczka do Francji i Hiszpanji.

(Ciąg dalszy).

Dnia 12. maja b. r. o godzinie 9 ej wycieczka grupami udała się na dalsze oglądanie Paryża.

Zwiedzamy Plac Palais Royal, którego północną stronę zajmują zabudowania pięknego Pałacu Królewskiego. Z placu Królewskiego przechodzimy na place du Carrausel, łączący się z północnem skrzydłem Luwru, z południa z gmachami Tuileries, ze wschodu z skwerem du Carrousel i z zachodu z ogrodem Tuileries. Na zachodzie widzimy okazały Łuk Trjumfalny du Carrousel, imitację łuku Septyncjusza Sewera w Rzymie. — Następnie oglądamy Petit Palais, pałac sztuk pięknych miasta Paryża i Grand Palais, rozdzielone wspaniałą aleją Aleksandra III. Osobliwą uwagę skupia długa fasada Petit Palais, na prawo zaś od głównego wejścia widzi się przedstawione cztery pory roku, na lewo Sekwanę. Muzeum to mieści w sobie rzeźby i galerję obrazów.

Po obejrzeniu Petit Palais zwiedzamy Grand Palais, właściwy Pałac Sztuki, gdzie Rzeźba, Malarstwo i Architektura, symbolizują sztukę rozmaitych epok.

Z koleji udajemy się na Place de L'etoile, t. zw. Plac Gwiazdy, w pośrodku którego wznosi się Łuk Trjumfalny. Boki łuku są ozdobione olbrzymiemi rzeźbami, wyobrażającemi: „Odjazd“, „Trjumf“, „Odporność“ i „Pokój“. Pod arkadami wyryto nazwiska świetnych generałów francuskich i nazwy słynnych w historji Francji bitew. Pod łukiem położono płytę grobową, pod którą spoczywa „Mogiła Nieznanego Żołnierza“. Nad mogiłą płonie znicz.

W dalszym ciągu oglądamy wspaniały Pałac Trocadero. Z tarasu pałacu widzimy Plac Marsowy, wieżę Eiffel, szkołę wojskową i wiele pięknych gmachów. Stamtąd ruszamy pod wieżę Eiffel i wyjeżdżamy windą na wierzchołek. Tu przedstawia się oczom malowniczy widok na cały Paryż.

Po krótkiej przerwie obiadowej wycieczka udaje się grupami do Versailles.

Sam Versailles jest to miasto, liczące przeszto 60 tysięcy mieszkańców. Od dworca kolejowego prowadzi szeroka szosa do Pałacu. Z prawej strony szosy uderza przepiękny pomnik

chwały z nazwiskami poległych bohaterów wojny światowej, pochodzących z Paryża.

Po przejściu szeregu ulic, okazuje się oczom wielki plac a na nim olbrzymi pałac. W pałacu tym oglądamy salę z obrazami, ilustrującemi najważniejsze momenty historyczne Francji, począwszy od epoki Karlomana do Ludwika XVI. Sal tych jest 11. Dwunastą przerobiono na salę „Niepodległości Ameryki", w pośrodku której umieszczono posąg Washingtona. Następnie przechodzimy przez salę z portretami Napoleona I. oraz galerją obrazów historycznych Francji, i znajdujemy się w dużej sali, gdzie stoi stół, na którym podpisano Traktat Versaillski. Zwiedziliśmy następnie ogrody ze wspaniałemi fontannami.

Dnia 13 maja b. r. zwiedzamy Pałac Luwru, mieszczący w sobie jedno z najbogatszych muzeów świata.. Nagromadzono tu dzieła sztuki bezcennej wartości. Widzieliśmy tutaj Muzeum starożytności, składające się z kilkunastu sal, z których każda nosi nazwę historyczną. Prócz rzeźb z marmuru i granitu, oglądasz starożytne mozaiki, słupy sal, ozdobione malowidłami słynnych malarzy francuskich i włoskich. Szczególną uwagę zwraca posąg Wenery z Milano.

Przechodzimy następnie do muzeum starożytności egipskich, gdzie specjalnie zainteresowały nas dwie mumje, dziecka i kobiety, znakomicie zachowane. Pozatem znajdują się tam posągi, sfinksy, wizerunki bożków i t. p. — wszystko wykute w marmurze i granitach. Muzeum rzeźby zawiera mnóstwo rzeźb szkoły francuskiej, oraz słynne posągi i popiersia mistrzów włoskich jak: Michała Anioła, Rocchi, Strozzi i wielu innych. Obejrzeliśmy jeszcze wielką galerję obrazów, ale jedynie część, a wianowicie: salę Van Dycka i Rubensa. Chcąc tylko te dwie sale zwiedzić, trzeba na to conajmniej 8 dni czasu. Ponadto oglądnęliśmy salę z klejnotami, w której mieści się przepiękna szkatuła złota, cudownie rzeźbiona, złota szpada Napoleona I., wysadzana najpiękniejszemi brylantami i szmaragdami.

To, cośmy widzieli w Luwru, jest zaledwie małą cząstką rzeczy, godnych widzenia. Aby wszystko obejrzeć, trzebaby poświęcić temu najmniej trzy tygodnie.

Wieczorem tego samego dnia zwiedzono Foliesbergére. Rewja była tak wspaniała, że opisać ją byłoby rzeczą nader trudną.

W następnym dniu wycieczka udała się do Lens, a stąd do Lorett i Arras. Prowadził nas p, inż. Dupis, generalny sekretarz kolei północnej. Wyjazd nastąpił o godz. 8-ej w dwóch specjalnie dla wycieczkł zarezerwowanych wagonach I. klasy. Droga prowadziła wzdłuż linji, zajętej podczas wojny światowej przez wojska niemieckie. Mijamy miasta i miasteczka oraz wsie, noszące jeszcze częściowo znamję wojny światowej, a p. inż. Dupis, którego zasypujemy pytaniami przez naszego tłumacza p. Lubańskiego, opowiada nam o strasznych i krwawych walkach na tym odcinku. — Po dwugodzinnej jeździe (110 km na godz.) przyjeżdżamy do stacji Lens, gdzie pod przewodnictwem p. inż. Dupis i dwóch inżynierów zwiedzamy stację Lens — przedewszystkiem stawidła elektryczne i dworce przetokowe. (O urządzeniach tych będę mówił w specjalnym artykule). Na każde zapytanie panowie inżynierowie wyjaśniają szeroko i jasno.

Miasto Lens jest miastem górniczem. Ludność tu przeważnie polska. Jak nas to cieszyło, żeśmy usłyszeli tutaj własną mowę ojczystą i widzieli czasopisma, wychodzące w polskim języku.

Po przerwie obiadowej siadamy do aut i udajemy się na pola bitew do Lorette i Arras. Jedziemy wspaniałą szosą i docieramy pod wzgórze, na którem leży 40 tysięcy bohaterów — najlepszych synów Francji — poległych w obronie Ojczyzny. Wysiadamy z aut i w milczemiu wśród dziesiątek tysięcy krzyży dochodzimy do Mauzoleum. Tu spoczywają szczątki trzech nieznanych bohaterów. Groby ich, ozdobione licznemi wieńcami, świadczą, jak pamiętają o nich bracia, którzy tę wielką wojnę szczęśliwie przeżyli. Opieka nad mogiłami świadczy również o tem, że na tych mogiłach Naród francuski wychowuje swych synów, ucząc ich w ten sposób szacunku dla przelanej krwi w obronie najświętszych ideałów.

Po obejrzenłu tego wielkiego pomnika chwały, zdążamy na dalsze zwiedzanie pola bitew i dojeżdżamy do kurchanu, gdzie polegli nasi bracia, walcząc ramię przy ramieniu z zastępami Francuzów o wolność Polski. Skromnie przedstawia się ten kurchan, na którym zatknięty tylko krzyż dębewy, a na mogile złożony wieniec z szarfami biało-amarantowemi i wstęgą „Virtuti Militari". O 300 metrów od tej mogiły leżą bracia Czechosłowaccy. Nad Ich mogiłą wznosi się pomnik z ciosowego kamienia. I tu widzimy, że niema kraju, w którymby Polak nie przelewał krwi dla wolności naszej najukochańszej Ojczyzny i dla wolności innych narodów.

Jadąc dalej w kierunku do Arras, patrzymy również na mogiły poległych żołnierzy niemieckich. Według zapodań ma tam spoczywać około 4.000.

Cała ta połać kraju, przez który przejeżdżamy, jest prawie zupełnie odbudowana. Znaki spustoszenia widzimy tylko w samem mieście Arras. Katedra doszczętnie zburzona. I tu widać ten straszny barbaryzm niemiecki, który miał odwagę nawet domy Pańskie i najcudowniejsze dzieła sztuki obracać w ruinę. Po zwiedzeniu tych miast wracamy do Paryża.

E. P.

RÓŻNE WIADOMOŚCI

„Czasopismo" zeszyt 8—9 (52—53) za miesiąc sierpień—wrzesień 1929 wyszło z druku już 28 sierpnia b. r. i zostało przesłane wszystkim Kołom — jak zwykle w zamkniętych pakietach — dnia 30/8 b. r. tak, iż Koła powinny były otrzymać je najpóźniej 1. września 1929.

Z powodów, dotąd niewyjaśnionych, pakiet, adresowany do Koła krakowskiego i wysłany równocześnia z innemi pakietami, do 20 września nie doszedł na miejsce przeznaczenia, wobec czego Sekretarjat Zarządu Gł. przesłał temu Kołu 100 ostatnich, zapasowych egzemplarzy danego „Czasopisma". Dochodzenia w toku. (W ostatniej chwili dowiedzieliśmy się, że zguba się znalazła).

Redakcja.

W związku z artykułami p. t. „Sprawozdanie z VII. Walnego Zjazdu Delegatów Z. U. P." i „Wycieczka Ligi Słowiańskiej Urzędników Kolejowych", umieszczonemi w Nr. 7 „Czasopisma", proszeni jesteśmy o umieszczenie następującego sprostowania odnośnie momentów z Poznania:

1. Przemówienie powitalne wygłosił nacz. Wydz. Osob. p. Jaroszewski w imieniu Dyrekcji Kolejowej, a nie jako reprezentant Związku Prawników.
2. Jako reprezentant Związku Prawników przemawiał nacz. Wydz. p. Kuc podczas uroczystości powitania Ligi.
3. Na bankiecie, wydanym na cześć Ligi w Poznaniu, był obecny ks. Dr. Kozłowski w zastępstwie ks. Biskupa Dymka, a nie — jak mylnie podano — ks. Dr. Gorzecki.

Komitet Redakcyjny.

Zarząd okręgu Lwów przeprowadzi w najbliższym czasie lustrację wszystkich kas koleżeńskich przy Kołach. W tym celu wszystkie Koła przygotują cały materjał. Program przyjazdu tut. delegatów będzie podany oddzielnie każdemu Kołu. Przy sposobności szkontrum tut. referent zreferuje statut spółdzielni oszczędności i kredytu przy Zw. Umysł. Prac. Kolej. we Lwowie.

Zarząd Bibljoteki Z. U. P. w Krakowie prosi Redakcję „Czasopisma" o sprostowanie ogłoszenia o otwarciu Bibljoteki, umieszczonego we wrześniowym zeszycie. Mianowicie: Bibljoteka Z. O. Z. U. P. w Krakowie otwarta jest dla członków miejscowych i z linji od września do czerwca dwa razy w tygodniu t. j. we wtorki i piątki (prócz świąt) — zaś przez miesiące wakacyjne lipiec i sierpień, raz w tygodniu t. j. w piątki (prócz świąt) od godz. 17—18.

Teatralny kurs korespondencyjny dla kierowników i reżyserów. Związek Teatrów Ludowych w Warszawie, ul. Tamka 1, otacza od szeregu lat wszystkie niezawodowe teatry troskliwą opieką artystyczną. W tym celu prowadzi między innemi stale i systematycznie krótkoterminowe kursy instruktorskie. W obecnym roku organizuje specjalny kurs teatralny korespondencyjny dia kierowników i reżyserów teatralnych.

Kurs ten — ze wzgledu na swój system — staje się dla wszystkich dostępny, nie odrywa bowiem nikogo od codziennych zajęć i nie zmusza do wyjazdu, a zapewnia zdobycie potrzebnych wiadomości teatralnych.

Program kursu obejmuje wszystkie przedmioty teoretyczne i praktyczne z zakresu teatrologji.

Czas trwania kursu przewidywany przez 8 miesięcy. Szczegółowy prospekt na żądanie wysyła Związek Teatrów Ludowych, Warszawa, ul. Tamka 1.

TEKA

W dziale tym zamieszczamy listy do Redakcji, oraz artykuły, spostrzeżenia, notatki na wyłączną odpowiedzialność kolegów Autorów. — „Teka“ jest wolną :—: trybuną. :—:

Notatki z minionych wywczasów

Perehińsko, w lipcu 1929.

Przechadzka po deszczu w stronę Gorganów. Droga ciągnie się równiną; umajone lasami Gorgany blisko; wzdłuż drogi szumi Łomnica. Jakiś przedziwny spokój i równowaga wstępują w duszę; taka moc ukojenia i urok spływają od tego górskiego masywu.

Deszcz pada znowu nieprzerwanie. W środę rano Łomnica była już żywiołem niebezpiecznym i — mimo szerokiego rozlewu — strumieniem głębokim i rwącym, unoszącym chaty, drzewa i mosty.

Nad białemi grzbietami żółtych fal krążyła mewa. Skąd się tu wzięła?

Położenie poważne, groźne. Mieszkam kilkadziesiąt kroków od Łomnicy. Czy woda zaleje tę chatę?

Wstaję z łóżka i otwieram okno. W ciemności słyszę tylko chlupotanie ulewy i szum Łomnicy. O godzinie 2-giej zaczynają bić na trwogę cerkiewne dzwony. Wody otoczyły długi most, prowadzący z Perehińska do Niebytowa. Chaty i zabudowania gospodarskie zalane. Szerokość wezbranej rzeki dochodzi do 200 m. Szkody ogromne.

Pieszo zdążam do Jasienia po drodze, zszarpanej strugami deszczów i rozlewem Łomnicy. Trzeba stąpać po luźnych kamieniach, z których każdy inaczej ułożony. Ścieżki polne pod wodą, lub zniszczone rozkopami odwodnienia toru kolejki leśnej.

Zaczynają się Gorgany. Wysokie, potężne, zalesione stoki u wejścia do tego amfiteatru gór, sformowane z płyt piaskowca. U stóp bankietu kolejowego płynie dysząca jeszcze nadmiarem fal Łomnica.

Opodal szybuje w błękitach para orłów nad łąkami Jasienia i nad jaskółkami, które nie boją się uskrzydlonych drapieżców, bo nie uciekają i lubym szczebiotem nie zdradzają lęku. Tu i ówdzie przelatują sojki. Wron, srok i kawek nie widać. Nie lubią, zdaje się, powagi gór. Na brzegach bystrego strumienia niema pliszek. Gospodarują poniżej, gdzie Łomnica szerszem przelewa się korytem.

Wraz z wesołą wycieczką seminarzystek wyruszyłem wczoraj rano wąskotorową kolejką leśną w Gorgany. Strój sympatycznych towarzyszek ze względu na upał mile zredukowany. Nóżki bez pończoch, w najstarszych pantofelkach. Choć musiały zerwać się o godzinie drugiej, dziewczęta nie były znużone, i jadąc na dwu platformach oraz przyśpiewując, przypatrywały się z podziwem górom, Łomnicy i nizinie Jasienia. Nie zapomnę ich zabawnych piosenek o niebezpiecznych dla dziewczynki oficerach, o bajeczce, wykazującej jak na dłoni fatalne skutki dawania chłopcu tylko sześciu całusów, gdy można było dać tysiąc, jak również prześlicznej modlitwy, by Bóg wziął w opiekę oficera, idącego do boju. *Bl.*

Sprawa zasadnicza

(Korespondencja z Katowic).

W katowickiej Dyrekcji otwiera się kilka posad w 6-tym stopniu służbowym. Według kursujących pogłosek istnieje uzasadniona obawa, że ma się powtórzyć historja z przed 2-ch lat, kiedy to osławiony Drzewicki spowodował pominięcie uprawnionych kandydatów, a obsadzenie danych stanowisk osobnikami o elementarnem lub domowem wykształceniu (jeden z nich był nawet t. zw. „blaszany“, zaś drugi okazał się agitatorem niemieckim). Wszelkie protesty ze strony Zarządu Głównego Z. U. P. wówczas — niestety — nie pomogły.

O ileby obecnie próbowano znowu pominąć pracowników, posiadających pełne kwalifikacje, poprzednio pokrzywdzonych, nadarza się doskonała sposobność stanięcia na wspólnej platformie ze Związkiem Prawników Kolejowych i Związkiem Inżynierów Kolejowych. Jeżeli mianowicie M. K. zatwierdzi choćby tylko jednego kandydata z elementarnem wzgl. domowem wykształceniem, wszystkie trzy Związki winny solidarnie i energicznie zaprotestować przeciw podobnemu postępowaniu, sprzeciwiającemu się warunkom konkursowym, żądającym wyraźnie studjów wyższych, wyjątkowo średnich.

Dowiadujemy się w ostatniej chwili, że Wydział Wykonawczy Zarządu Głównego Z. U. P. zainteresował się już tą sprawą. Należałoby w szczególności albo zainterweniować w M. K., ewentualnie wnieść protest w łączności z prawnikami i inżynierami, i to nietylko przeciw obsadzie stanowisk drogą konkursów z pominięciem warunków odnośnie wykształcenia, lecz także przeciwko fabrykowaniu „cichaczem“, bez ogłoszenia konkursu, matadorów z pod flagi... elementarza. Wobec wyraźnego brzmienia Dziennika Urz. Nr. 2, żadne względy, służbowe ani polityczne, nie śmią odgrywać w powyższej sprawie zasadniczej roli...

Reminiscencje

Na podstawie koncesji, udzielonej baronowi Rothschildowi z dnia 4 marca 1836 r. na budowę linji kolejowej Wiedeń-Bochnia, otwarto pierwszą linję kolejową w b. Austrji, łączącą Wiedeń z Bernem na Morawach, w dniu 7 lipca 1839 r. Cztery udekorowane pociągi, wypełnione po brzegi dygnitarzami stolicy państwa i akcjonarjuszami uprzywilejowanej kolei północnej cesarza Ferdynanda, przebyły przestrzeń 144 km. w 4 godzinach. Szef rządu krajowego Moraw, w otoczeniu przedstawicieli Berna, witał uroczyście przybyłych z Wiednia 1.200 uczestników.

W tym pamiętnym dniu otwarcia w b. Austrji pierwszej linji kolej., wydarzył się także pierwszy karambol kolejowy. W drodze mianowicie powrotnej na stacji w Bronowicach, parowóz pociągu następnego najechał lekko na tył pociągu poprzedniego, co spowodowało pretensje 9 osób do odszkodowania w kwotach od 500 do 7.000 guldenów austrjackich. Rada Nadzorcza Kolei północnej zwróciła się do sądu o zasadniczą opinję w tej sprawie i uzyskała rozstrzygnięcie, że nie jest odpowiedzialną za następstwa karambolu. Mimo to jednak 3 dyrektorzy ko-

*Dążymy do scalenia inteligencji kolejarskiej w Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych, **utrzymujemy** stosunki braterskie z urzędnikami Kolei Państw słowiańskich, **reprezentujemy i bronimy spraw** urzędniczych wobec Władz i społeczeństwa, publikujemy je w „Czasopiśmie“.*

Bibljoteka Jagiellońska

~~Stacja~~

Kraków.

~~W Pan~~

Używanie poczty kolejowej dozwolone Reskryptem MK. nr. 378/25.

Wysyłający „Czasopismo“ winien zgiąć zeszyt trzykrotnie, końce założyć o siebie tak, by adres był przez rozdawcę widoczny.

lei północnej wypłacili dobrowolnie trzem najbardziej poszkodowanym połowę żądanych kwot z własnej kieszeni, który to wydatek Rada Nadzorcza Kolei północnej później im zwróciła.

Do 30 października 1839 r. Kolej północna przewiozła 300 tysięcy publiczności bez jakiegokolwiek wypadku. Dopiero w tym dniu zdarzył się drugi z rzędu karambol, spowodowany nieostrożnością angielskiego maszynisty, którego za karę natychmiast zwolniono ze służby.

Bieg pociągów do dnia 3 listopada 1839 r. odbywał się jedynie w dzień. Pierwszy pociąg w nocy (osobowo-towarowy) wyprawiono na próbę z 3 na 4 listopada 1839 z Brzecławy na Morawach do Wiednia (odległość 84 km.), a pociągi towarowe uruchomiono dopiero po przełamaniu bardzo wielu trudności od dnia 2 marca 1840 r.

Według preliminarza z r. 1836, przedstawionego Walnemu Zgromadzeniu akcjonarjuszów Kolei północnej, parowóz kosztował od 13 do 18 tysięcy guldenów austrjackich, wagon osobowy 1 kl. 1.800, 2 kl. 800, 3 kl. 600, zaś towarowy 459 guld. austr. Ceny biletów na odległość 20 km. wynosiły: w 1 kl. 50, w 2 kl. 30, a w 3 kl. 15 centów. Uposażenia roczne personelu były wówczas wysokie w porównaniu z siłą kupna pieniądza wtedy a teraz. Główny inspektor pobierał 3.600, starszy inżynier 3.000, główny kasjer 1.600, architekta 1.200, adjunkt 1.000, manipulant, magazynier i kierownik parowozu 800, spedytor 600, nadzorca 500, kierownik pociągu 400, konduktor 360, woźny 240, palacz 200, strażnik drogowy 120 guld. rocznie.

Dalszą część linji kolejowej, objętą koncesją z 1836 r., t. j. do Bochni, otwarto 17 lat później, gdyż dopiero w 1856 r.

ODPOWIEDZI REDAKCJI.

Kol. K. K. Artykuł o restauracjach „Do kolei“ i t. d. z powodu wadliwego ujęcia i przeprowadzenia nie nadaje się do druku.

Dr. M. B. Komitet redakcyjny stanął na stanowisku nieumieszczenia wiadomego artykułu jako mało krytycznego.

Kol. K. ze Stryja. Bardzo interesujący artykuł o zwózce ornej ziemi na Hel z braku miejsca pójdzie ewentualnie do innego numeru.

Kol. Kul... Rzecz o międzynarodowej propagandzie narazie zatrzymano w tece redaktora.

Kol. mc. „Złodzieja“ z braku miejsca tymczasem wypuszczono.

Kol. Urbanek Al. Dla braku miejsca sprawozdanie z wycieczki odłożono na później.

Kol. Gądek. Ukarze się w najbliższym numerze.

Kol. Bl. „Ku przestrodze“ w następnym numerze.

Kol. Przestrzelki: „Walory organizacji“ w następnym numerze.

Kol. K. Kw. O „Oszczędności“ z braku miejsca nie zamieszczono.

* * *

Pozatem uprasza się Kolegów o nadsyłanie artykułów przedewszystkiem treści społeczno-zawodowej, ściśle fachowej, organizacyjnej i t. p., naświetlających odpowiednio omawiane w nich zagadnienia.

Jeżeli Ci się

„CZASOPISMO“

podoba, powiedz o niem Kolegom, jeżeli Ci się nie podoba — napisz REDAKCJI

Wydawnictwo Zarządu Głównego „Związku Umysłowych Pracowników Kolejowych“.

PISMO REDAGUJE KOMITET

Podkomitety redakcyjne we Lwowie, Krakowie, Stanisławowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku

Redakcja i administracja: Lwów, ul. Szumlańskich 17, telefon 40-02. — Konto czekowe P. K. O. Nr. 152.887

Z drukarni L. S. T. W. Lwów, ul. Leona Sapiehy 77, tel. 4-96. — Redaktor odpowiedzialny: **Kazimierz Zieliński**